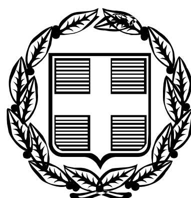
Signature Not Verified
Digitally signed by Theodoros Moumouris
Date: 2007.02.14 21:57:54 EET
Reason: Signed PDF (embedded)
Location: Athens, Ethniko Typografio



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ **Αρ. Φύλλου 1868**

27 Δεκεμβρίου 2006

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθ. ΥΠΑ/Δ2/46777/13556

Υιοθέτηση του Παραρτήματος (Annex) 6, Μέρος ΙΙ, έκδοση 6η, τροποποίηση 25 του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας περί «Διεθνούς Γενικής Αεροπορίας - Αεροπλάνα» το οποίο έχει εκδοθεί βάσει της Σύμβασης του Σικάγου.

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. Του ν. 211/1947 (ΦΕΚ 35/Α) «Περί κυρώσεως της εν Σικάγω υπογραφείσης Συμβάσεως Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας» και ειδικότερα των άρθρων 37, 54 και 90 αυτής.

β. Του ν.δ. 714/1970 (ΦΕΚ 238/Α), όπως τροποποιήθηκε με τους νόμους 1114/1981 (ΦΕΚ 74/Α) και 1340/1983 (ΦΕΚ 35/Α).

γ. Του π.δ. 56/1989 (ΦΕΚ 28/Α) «Οργανισμός της ΥΠΑ» όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα με τα π.δ/τα 439/1989 (ΦΕΚ 190/Α), 19/92 (ΦΕΚ 4/Α), 35/93 (ΦΕΚ 13/Α) και 80/1996 (ΦΕΚ 62/Α).

δ. Του άρθρου 191α του ν. 1815/1988 (ΦΕΚ 250/Α) όπως προστέθηκε με το άρθρο 11 παρ. 1 του ν. 2898/2001 «Σύσταση και λειτουργία αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης κλπ.» (ΦΕΚ 71/Α) και όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 9 του ν. 3270/2004 (ΦΕΚ187/Α/11.10.2004).

ε. Την υπ' αριθμ. Δ10/Α/23546/3284/23.6.2005 (ΦΕΚ/862/Β/24.6.2005) απόφαση του ΥΠΜΕ περί μεταβιβάσεως αρμοδιοτήτων και δικαιώματος υπογραφής με «εντολή Υπουργού» στους Διοικητή, Υποδιοικητές κλπ.

2. Το Παράρτημα (Annex) 6, Μέρος ΙΙ, της Σύμβασης του Σικάγου «Διεθνής Γενική Αεροπορία - Αεροπλάνα» Έκδοση 6η, Τροποποίηση 25.

3. Την ανάγκη ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο των κανόνων του ανωτέρου Παραρτήματος.

4. Το άρθρο 191α του ν. 3270/11.10.2004 περί δικαιώματος υπογραφής του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

5. Το γεγονός ότι από τη δημοσίευση της απόφασης αυτής δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Άρθρο πρώτο

Υιοθετούμε και ενσωματώνουμε στο Εθνικό δίκαιο της χώρας τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες πρακτικές του Παραρτήματος (Annex) 6, Μέρος ΙΙ, της Σύμβασης του Σικάγου, ειδικότερα την 6η έκδοση του Ιουλίου 1998, η οποία αντικαθιστά όλες τις προηγούμενες εκδόσεις του και στην οποία έχουμε ενσωματώσει όλες τις μέχρι σήμερα τροποποιήσεις.

Το μεταφρασμένο στην Ελληνική γλώσσα κείμενο από το Αγγλικό πρωτότυπο, έχει ως ακολούθως:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ (ANNEX) 6 - ΜΕΡΟΣ ΙΙ

ΔΙΕΘΝΗΣ ΓΕΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ - ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΤΜΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΜΒΟΛΑ
(που χρησιμοποιούνται στο παρόν Παράρτημα)

Συντμήσεις

ACAS	Σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης
ADREP	Αναφορά ατυχήματος / συμβάντος
AFCS	Αυτόματο σύστημα ελέγχου πτήσης
AGA	Αεροδρόμια, αεροδιάδρομοι και ραδιοβοηθήματα εδάφους
AIG	Διερεύνηση ατυχήματος και πρόληψη
ASE	Σφάλμα συστήματος υψομέτρησης
ASIA/PAC	Ασία / Ειρηνικός
ATC	Έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας
ATS	Υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας
CAT I	Κατηγορία Ι
CAT II	Κατηγορία ΙΙ
CAT III	Κατηγορία ΙΙΙ
CAT IIIA	Κατηγορία ΙΙΙΑ
CAT IIIB	Κατηγορία ΙΙΙΒ
CAT IIIC	Κατηγορία ΙΙΙC
CFIT	Ελεγχόμενη πτήση προς το έδαφος
cm	Εκατοστό
CVR	Αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης
DA	Αποφασιστικό ύψος
DA/H	Αποφασιστικό ύψος / σχετικό ύψος
DH	Αποφασιστικό σχετικό ύψος
DME	Εξοπλισμός μέτρησης απόστασης
ECAM	Ηλεκτρονική κεντρική οθόνη αεροσκάφους
EFIS	Σύστημα ηλεκτρονικών οργάνων πτήσης
EGT	Θερμοκρασία καυσαερίων εξαγωγής
EICAS	Σύστημα ενδείξεων κινητήρα και προειδοποίησης πληρώματος
ELT	Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης
ELT (AF)	Αυτόματος σταθερός ELT
ELT (AP)	Αυτόματος φορητός ELT
ELT (AD)	Αυτόματα αναπτυσσόμενος ELT
ELT (S)	ELT επιβίωσης
EPR	Λόγος πίεσης κινητήρα
EUROCAE	Ευρωπαϊκός Οργανισμός για τον Εξοπλισμό της Πολιτικής Αεροπορίας
FDAU	Μονάδα απόκτησης στοιχείων πτήσης
FDR	Αποτυπωτής στοιχείων πτήσης
FL	Επίπεδο πτήσης
FM	Διαμόρφωση συχνότητας
ft	Πόδι
g	Κανονική επιτάχυνση
GPWS	Σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους
hPA	Εκτοπασκάλ
IFR	Κανόνες πτήσης δι' οργάνων
IMC	Μετεωρολογικές συνθήκες οργάνων
INS	Αδρανειακά συστήματα πλοήγησης
kg	Χιλιόγραμμο
km	Χιλιόμετρο
km/h	Χιλιόμετρο ανά ώρα
kt	Κόμβος
m	Μέτρο
MDA	Ελάχιστο ύψος καθόδου
MDA/H	Ελάχιστο ύψος / σχετικό ύψος καθόδου

MDH	Ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου
MHz	Μέγαχερτζ
MNPS	Ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων ναυτιλίας
NAV	Ναυτιλία
NM	Ναυτικό μίλι
N1	Ταχύτητα τουρμπίνας υψηλής πίεσης
OCA	Ύψος αποφυγής εμποδίων
OCA/H	Ύψος / σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων
OCH	Σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων
RNP	Απαιτούμενη ακρίβεια ναυτιλίας
RVR	Ορατή απόσταση διαδρόμου
RVSM	Μειωμένα ελάχιστα κατακόρυφου διαχωρισμού
SI	Διεθνές Σύστημα Μονάδων
SICASP	Βελτιώσεις Δευτερεύοντος Ραντάρ Παρακολούθησης και Πίνακας Συστημάτων Αποφυγής Σύγκρουσης
TLC	Επιδιωκόμενο επίπεδο ασφάλειας
TVE	Συνολικό κατακόρυφο σφάλμα
UTC	Συντονισμένη παγκόσμια ώρα
VD	Σχεδιασμός ταχύτητας βύθισης
VFR	Κανόνες πτήσης εξ όψεως
VMC	Μετεωρολογικές συνθήκες όψεως
Vso	Ταχύτητα απώλειας στήριξης ή η ελάχιστη σταθερή ταχύτητα πτήσης στη διαμόρφωση προσγείωσης
WXR	Καιρός

Σύμβολα

0C	Βαθμοί Κελσίου
%	Επί τοις εκατό

ΕΚΔΟΣΕΙΣ
(που αναφέρονται στο παρόν Παράρτημα)

Convention on International Civil Aviation (Doc 7300)
International Regulations for Preventing Collisions at Sea
European Organization for Civil Aviation Equipment (EUROCAE) Documents ED55 and ED56A
Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport (Doc 9587)
Annexes to the Convention on International Civil Aviation
Annex 1 - Personnel Licensing
Annex 2 - Rules of the Air
Annex 3 - Meteorological Service for International Air Navigation
Annex 5 - Units of Measurement to be Used in Air and Ground Operations
Annex 6 - Operation of Aircraft
Part I - International Commercial Air Transport - Aeroplanes
Part III - International Operations - Helicopters
Annex 8 - Airworthiness of Aircraft
Annex 10 - Aeronautical Telecommunications
Volume III (Part I - *Digital Data Communication Systems*, Part II - *Voice Communication Systems*)
Volume IV (*Surveillance Radar and Collision Avoidance Systems*)
Annex 11 - Air Traffic Services
Annex 12 - Search and Rescue
Annex 13 - Aircraft Accident and Incident Investigation
Annex 14 - Aerodromes
Volume I - *Aerodrome Design and Operations*
Annex 15 - Aeronautical Information Services
Annex 16 - Environmental Protection
Volume I - *Aircraft Noise*
Annex 18 - The Safe Transport of Dangerous Goods by Air
Procedures for Air Navigation Services
OPS - Aircraft Operations (Doc 8168)
Volume I - *Flight Procedures*
Volume II - *Construction of Visual and Instrument Flight Procedures*
ATM - Air Traffic Management (Doc 4444)
Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation (*Article 83bis*) (Doc 9318)
Regional Supplementary Procedures (Doc 7030)
Manuals
Accident/ Incident Reporting Manual (ADREP Manual) (Doc 9156)
Airport Services Manual (Doc 9137)
Part 1 - *Rescue and Fire Fighting*
Part 8 - Airport Operational Services
Airworthiness Manual (Doc 9760)
Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984)
Manual on Implementation 0f a 300 m (1000 ft) Vertical Separation Minimum Between FL 290 and FL 410 Inclusive (Doc 9574)
Manual on Required Navigation Performance (RNP) (Doc 9613)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6 - ΜΕΡΟΣ II
ΔΙΕΘΝΗΣ ΓΕΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ-ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ιστορική αναδρομή

Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές για την Πτητική Λειτουργία Αεροσκαφών - Διεθνούς Γενικής Αεροπορίας υιοθετήθηκαν για πρώτη φορά από το Συμβούλιο στις 2 Δεκεμβρίου 1968 σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 37 της Σύμβασης περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας (Σικάγο, 1944) και καθορίζονται σαν Παράρτημα 6, Μέρος II, της Σύμβασης. Ενεργοποιήθηκαν στις 2 Απριλίου 1969 και εφαρμόζονται από 18 Σεπτεμβρίου 1969.

Το Παράρτημα 6, Μέρος II αναπτύχθηκε με τον ακόλουθο τρόπο: η 15η Συνεδρίαση της Συνέλευσης (Μόντρεαλ, Ιούνιος-Ιούλιος 1965) υιοθέτησε την Απόφαση A15-15: «Μελέτη των αναγκών της διεθνούς γενικής αεροπορίας σε σχέση με το πλαίσιο γενικών δραστηριοτήτων του ICAO». Μετέπειτα, το Τέταρτο Συνέδριο Αεροναυτιλίας (Μόντρεαλ, Νοέμβριος - Δεκέμβριος 1965) πρότεινε μια σειρά από παράγοντες τους οποίους θεώρησε ότι έπρεπε να ληφθούν υπόψη για την επέκταση του εύρους του Παραρτήματος 6 έτσι ώστε να καλύπτονται οι ανάγκες της γενικής αεροπορίας σύμφωνα με τις οδηγίες της Απόφασης της Συνέλευσης A15- 15.

Το Τέταρτο Συνέδριο Αεροναυτιλίας πρότεινε: τα Διεθνή Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές, που πρόκειται να αναπτυχθούν για Διεθνείς Πτητικές Λειτουργίες Γενικής Αεροπορίας, να αποκλείσουν προς το παρόν τις αεροπορικές εφαρμογές. Εντούτοις, ήταν ξεκάθαρη η άποψη του συνεδρίου ότι το Παράρτημα μπορεί να πλαισιωθεί με τέτοιο τρόπο ώστε να διευκολύνει την επέκτασή του για να καλύψει τις αεροπορικές

εφαρμογές σε μια μεταγενέστερη ημερομηνία, στην περίπτωση που μια τέτοια επέκταση αποδεικνυόταν επιθυμητή.

Βασιζόμενοι στις παραπάνω εκτιμήσεις, δημιουργήθηκαν σχέδια Διεθνών Προτύπων και Συνιστώμενων Πρακτικών για τις Διεθνείς Πτητικές Λειτουργίες Γενικής Αεροπορίας, από την Επιτροπή Αεροναυτιλίας, και μετά από τροποποίηση η οποία ακολούθησε τη συνηθισμένη πρόταση των Κρατών Μελών του Οργανισμού, υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο έτσι ώστε να αποτελούν, μαζί με τον Πρόλογο ο οποίος εγκρίθηκε από το Συμβούλιο, το κείμενο του παρόντος Παραρτήματος. Στην ανάπτυξη αυτού του υλικού, η Επιτροπή Αεροναυτιλίας καθοδηγήθηκε από τις ακόλουθες φιλοσοφίες:

Παρουσίαση και συμμόρφωση με το Παράρτημα 6, Μέρος I. Το Παράρτημα πρέπει να είναι, όσο πιο πρακτικά γίνεται, ισότιμο σε πλαίσιο και σύμφωνο, κατά το δυνατότερο με το Παράρτημα 6 (τώρα Παράρτημα 6, Μέρος I).

Εφαρμογή. Παρόλο που ο ορισμός της γενικής αεροπορίας που αρχικά χρησιμοποιήθηκε σε αυτό το Παράρτημα περιέκλειε αεροπορικές εφαρμογές, αυτές είχαν ρητά εξαιρεθεί από τις διατάξεις αυτού του Παραρτήματος στο Κεφάλαιο 2-Εφαρμογή.

Επίπεδο ασφάλειας. Το Παράρτημα πρέπει να διασφαλίζει ένα αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας σε τρίτα μέρη (τρίτα μέρη εννοούνται τα άτομα στο έδαφος και τα άτομα στον αέρα σε άλλο αεροσκάφος). Επίσης, εφόσον μερικές διεθνείς λειτουργίες γενικής αεροπορίας εκτελούνται:

α) με πληρώματα λιγότερο έμπειρα και με λιγότερες ικανότητες

β) με λιγότερο αξιόπιστο εξοπλισμό

γ) σε λιγότερο αυστηρά πρότυπα, και

δ) με μεγαλύτερη ελευθερία δράσης από ότι στις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές

Πρέπει να γίνει αποδεκτό ότι ο επιβάτης σε αεροσκάφος διεθνούς γενικής αεροπορίας δεν θα απολαμβάνει απαραίτητα το ίδιο επίπεδο ασφάλειας όπως ένας επιβάτης που πληρώνει εισιτήριο σε μια εμπορική αερομεταφορά. Εντούτοις, αναγνωρίστηκε ότι για τη διασφάλιση ενός αποδεκτού βαθμού ασφάλειας για τρίτα μέρη, πρέπει να επιτευχθεί ένα αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας για τα πληρώματα διακυβέρνησης και τους επιβάτες.

Ελευθερία Δράσης. Η μέγιστη ελευθερία δράσης που συμβαδίζει με τη διατήρηση ενός αποδεκτού επιπέδου ασφάλειας θα πρέπει να παραχωρηθεί στη διεθνή γενική αεροπορία.

Ευθύνη. Η ευθύνη η οποία βαρύνει τον αερομεταφορέα στο Παράρτημα 6, Μέρος I, πρέπει, στο Μέρος II του Παραρτήματος, να μετατίθεται στον κυβερνήτη. Προηγούμενο για αυτή την ενέργεια υπάρχει στο Παράρτημα 2.

Κατ` επέκταση της υιοθέτησης του Παραρτήματος 6, Μέρος III, Διεθνείς Πτητικές Λειτουργίες-Ελικόπτερα, εισήχθηκε μια τροποποίηση στον τίτλο για να υποδηλώνει ότι το Παράρτημα 6, Μέρος II εφαρμοζόταν μόνο σε αεροπλάνα.

Το 1986 η Επιτροπή Αεροναυτιλίας ξεκίνησε με μια αναθεώρηση του Παραρτήματος 6, Μέρος II και έφτασε στο συμπέρασμα ότι ο ορισμός της γενικής αεροπορίας έπρεπε να αναθεωρηθεί για να εξαιρεθούν οι αεροπορικές εφαρμογές, αναγνωρίζοντας έτσι ότι οι αεροπορικές εφαρμογές ήταν ένα ξεχωριστό κομμάτι της πολιτικής αεροπορίας και αναγνωρίζοντας την εξαίρεση των αεροπορικών εφαρμογών από την εφαρμογή του Παραρτήματος 6, Μέρος II. Όπως και με το Τέταρτο Συνέδριο Αεροναυτιλίας το 1965, η Επιτροπή Αεροναυτιλίας δεν ήταν ενήμερη για κανένα βαθμό διεθνών αεροπορικών εφαρμογών οι οποίες θα χρειαζόντουσαν την ανάπτυξη Διεθνών Προτύπων και Συνιστώμενων Πρακτικών. Οι αναθεωρημένοι ορισμοί για γενική αεροπορία και αεροπορικές εφαρμογές και το αναθεωρημένο κεφάλαιο εφαρμογής υποβλήθηκαν στα Κράτη με το συνήθη τρόπο και εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο το Μάρτιο του 1990.

Ο Πίνακας Α δείχνει την προέλευση των τροποποιήσεων μαζί με ένα κατάλογο με τα σχετικά βασικά θέματα και τις ημερομηνίες κατά τις οποίες το Παράρτημα και οι τροποποιήσεις υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο, πότε τέθηκαν σε ισχύ και πότε τέθηκαν σε εφαρμογή.

Εφαρμογή

Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές του Παραρτήματος 6, Μέρος II έχουν εφαρμογή στις διεθνείς μεταφορές της γενικής αεροπορίας με αεροπλάνα.

Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές αντιπροσωπεύουν τις ελάχιστες διατάξεις και μαζί με αυτές του Παραρτήματος 6-Πτητική Λειτουργία Αεροσκαφών: Μέρος I-Διεθνείς Εμπορικές Αεροπορικές Μεταφορές-Αεροπλάνα, τώρα καλύπτουν την πτητική λειτουργία όλων των αεροπλάνων στη διεθνή πολιτική αεροπορία, εκτός από τις αεροπορικές εφαρμογές.

Πρέπει να σημειωθεί ότι τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές που περιέχονται στο Παράρτημα 6, Μέρος II, όταν εφαρμόζονται στη πτητική λειτουργία μεγάλων αεροπλάνων, είναι λιγότερο αυστηρά από εκείνα στο Παράρτημα 6, Μέρος I, όπου εφαρμόζονται στα ίδια ή σε παρόμοια αεροπλάνα, όταν χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές. Ωστόσο, πιστεύεται ότι από κοινού με τις υπάρχουσες διατάξεις στα Παραρτήματα 1 και 8, το Παράρτημα 6, Μέρος II, εξασφαλίζει ένα επαρκές επίπεδο ασφάλειας για τις πτητικές λειτουργίες που προβλέπονται για αυτά τα μεγάλα αεροπλάνα. Σε σχέση μ' αυτό η προσοχή εφιστάται στο σημείο που όλα τα πρότυπα επιδόσεων του Παραρτήματος 8 έχουν εφαρμογή σε όλα τα αεροπλάνα βάρους πάνω από 5700 kg, που προορίζονται για τη μεταφορά επιβατών ή φορτίου ή ταχυδρομείου για διεθνή αεροναυτιλία, από τα οποία το πρωτότυπο υποβλήθηκε για πιστοποίηση την 13η Δεκεμβρίου 1964 ή μετά από αυτή την ημερομηνία. Επίσης, δυνάμει του Παραρτήματος 1 ο κάτοχος άδειας χειριστή ιδιωτικών αεροσκαφών, ο οποίος χειρίζεται ένα αεροσκάφος πάνω από 5700 kg αν δεν είναι ο μόνος επιβάτης αυτού, απαιτείται να έχει ικανότητα επί τύπου η οποία θα καταχωρείται στην άδειά του. Επειδή τα πιστοποιητικά πτητικής ικανότητας αυτών των τύπων αεροπλάνων θα απέκλειαν πτήση "μόνος" σε όλες τις κανονικές περιστάσεις, μπορεί να γίνει αποδεκτό ότι ο χειριστής αυτών των αεροπλάνων πρέπει να έχει ικανότητα επί τύπου καταχωρημένη στην άδειά του.

Ενέργειες από τα Συμβαλλόμενα Κράτη

Κοινοποίηση διαφορών. Εφιστάται η προσοχή των Συμβαλλομένων Κρατών στην υποχρέωση που επιβάλ-

λεται από το Άρθρο 38 της Σύμβασης με την οποία τα Συμβαλλόμενα Κράτη απαιτείται να κοινοποιούν στον Οργανισμό οποιεσδήποτε διαφορές μεταξύ των εθνικών τους κανονισμών και πρακτικών και των Διεθνών Προτύπων που περιέχονται στο παρόν Παράρτημα και κατ' επέκταση οποιεσδήποτε τροποποιήσεις. Τα Συμβαλλόμενα Κράτη καλούνται να επεκτείνουν τέτοιες κοινοποιήσεις και σε οποιεσδήποτε διαφορές από τις Συνιστώμενες Πρακτικές που περιέχονται στο παρόν Παράρτημα και κατ' επέκταση οποιεσδήποτε τροποποιήσεις, όταν η κοινοποίηση τέτοιων διαφορών είναι σημαντική για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας. Επί πλέον, τα Συμβαλλόμενα Κράτη καλούνται να κρατούν συνεχώς ενήμερο τον Οργανισμό για οποιεσδήποτε διαφορές που μπορεί να προκύψουν στη συνέχεια ή για την ανάκληση οποιωνδήποτε διαφορών που κοινοποιήθηκαν προγενέστερα. Ένα ειδικό αίτημα για κοινοποίηση διαφορών θα στέλνεται στα Συμβαλλόμενα Κράτη αμέσως μετά την υιοθέτηση κάθε τροποποίησης στο παρόν Παράρτημα.

Η προσοχή των Κρατών εφιστάται επίσης στη διάταξη του Παραρτήματος 15 που έχει σχέση με τη δημοσίευση διαφορών μεταξύ των εθνικών τους κανονισμών και πρακτικών και των σχετικών Προτύπων και Συνιστώμενων Πρακτικών του ICAO, μέσω της Υπηρεσίας Αεροναυτικών Πληροφοριών, επί πλέον της υποχρέωσης των Κρατών βάσει του Άρθρου 38 της Σύμβασης.

Δημοσίευση πληροφοριών. Η δημιουργία και η ανάκληση και οι αλλαγές σε διευκολύνσεις, υπηρεσίες και διαδικασίες που επηρεάζουν τις πτητικές λειτουργίες αεροσκαφών που παρέχονται σύμφωνα με τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές που καθορίζονται στο παρόν Παράρτημα, πρέπει να κοινοποιούνται και να αρχίζουν να ισχύουν σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος 15.

Κατάσταση των μερών του Παραρτήματος

Ένα Παράρτημα συμπληρώνεται από τα ακόλουθα συστατικά μέρη, τα οποία ωστόσο δεν βρίσκονται απαραίτητα σε κάθε Παράρτημα. Έχουν την ενδεικνυόμενη κατάσταση:

1.- Υλικό που περιλαμβάνει το ίδιο το Παράρτημα:

α) Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές, που υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο με βάση τις διατάξεις της Σύμβασης. Καθορίζονται ως εξής:

Πρότυπο: Οποιαδήποτε προδιαγραφή για φυσικά χαρακτηριστικά, διαμόρφωση, υλικό, επιδόσεις, προσωπικό ή διαδικασία, η ομοιόμορφη εφαρμογή των οποίων αναγνωρίζεται σαν απαραίτητη για την ασφάλεια ή την ομαλότητα της διεθνούς αεροναυτιλίας και στις οποίες τα Συμβαλλόμενα Μέρη πρέπει να συμμορφώνονται σύμφωνα με τη Σύμβαση. Στην περίπτωση αδυναμίας συμμόρφωσης, η κοινοποίηση στο Συμβούλιο είναι υποχρεωτική με βάση το Άρθρο 38.

Συνιστώμενη Πρακτική: Οποιαδήποτε προδιαγραφή για φυσικά χαρακτηριστικά, διαμόρφωση, υλικό, επιδόσεις, προσωπικό ή διαδικασία, η ομοιόμορφη εφαρμογή των οποίων αναγνωρίζεται σαν επιθυμητή για το συμφέρον της ασφάλειας, της ομαλότητας ή της αποτελεσματικότητας της διεθνούς αεροναυτιλίας και στις οποίες τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να προσπαθούν να συμμορφώνονται σύμφωνα με τη Σύμβαση.

β) Προσαρτήματα, οι οποίες αποτελούν υλικό το οποίο έχει ομαδοποιηθεί ξεχωριστά για ευκολία, αλλά αποτελούν μέρος των Προτύπων και των Συνιστώμενων Πρακτικών που υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο.

γ) Ορισμοί, όρων που χρησιμοποιούνται στα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές, οι οποίοι δεν είναι αυτονόητοι με την έννοια ότι δεν έχουν αποδεκτές έννοιες λεξικού. Ένας ορισμός δεν έχει ανεξάρτητη ιδιότητα αλλά είναι ένα βασικό μέρος κάθε Προτύπου και Συνιστώμενης Πρακτικής στα οποία ο όρος χρησιμοποιείται, εφόσον μια αλλαγή στο νόημα του όρου θα επηρέαζε την προδιαγραφή.

δ) Πίνακες και Σχήματα, τα οποία προσθέτουν ή περιγράφουν ένα Πρότυπο ή μια Συνιστώμενη Πρακτική και τα οποία αναφέρονται σ' αυτά, αποτελούν μέρος του σχετικού Προτύπου ή της Συνιστώμενης Πρακτικής και έχουν την ίδια ιδιότητα.

Πρέπει να σημειωθεί ότι κάποια Πρότυπα στο παρόν Παράρτημα ενσωματώνουν, με αναφορά, άλλες προδιαγραφές οι οποίες έχουν την ιδιότητα των Συνιστώμενων Πρακτικών. Σε τέτοιες περιπτώσεις το κείμενο της Συνιστώμενης Πρακτικής γίνεται μέρος του Προτύπου.

2.- Υλικό εγκεκριμένο από το Συμβούλιο για δημοσίευση σε σχέση με τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές:

α) Πρόλογοι, οι οποίοι περιλαμβάνουν ιστορικό και επεξηγηματικό υλικό βασισμένο στη δράση του Συμβουλίου και περιέχουν επεξήγηση των υποχρεώσεων των Κρατών όσον αφορά την εφαρμογή των Προτύπων και των Συνιστώμενων Πρακτικών που προκύπτουν από τη Σύμβαση και την Απόφαση Υιοθέτησης.

β) Εισαγωγές, οι οποίες περιλαμβάνουν επεξηγηματικό υλικό που εισάγεται στην αρχή των μερών, των κεφαλαίων ή των τμημάτων του Παραρτήματος για να βοηθήσουν στην κατανόηση της εφαρμογής του κειμένου.

γ) Σημειώσεις, οι οποίες περιλαμβάνονται στο κείμενο, όπου είναι απαραίτητο, για να δώσουν πραγματικές πληροφορίες ή αναφορές που σχετίζονται με τα σχετικά Πρότυπα ή τις Συνιστώμενες Πρακτικές, αλλά δεν αποτελούν μέρος των Προτύπων ή των Συνιστώμενων Πρακτικών.

δ) Συνημμένα, τα οποία περιλαμβάνουν συμπληρωματικό υλικό στα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές, ή συμπεριλαμβάνονται σαν οδηγός στην εφαρμογή τους.

Επιλογή γλώσσας

Το παρόν Παράρτημα έχει υιοθετηθεί σε έξι γλώσσες - Αγγλικά, Αραβικά, Κινέζικα, Γαλλικά, Ρώσικα και Ισπανικά. Ζητείται από κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος να επιλέξει ένα από αυτά τα κείμενα με σκοπό την εθνική εφαρμογή και για άλλους σκοπούς οι οποίοι προβλέπονται στη Σύμβαση, είτε μέσω άμεσης χρήσης ή μέσω μετάφρασης στην εθνική του γλώσσα και να ειδοποιήσουν τον Οργανισμό ανάλογα.

Πρακτικές έκδοσης

Η ακόλουθη πρακτική έχει ακολουθηθεί με σκοπό να υποδείξει με μια ματιά την ιδιότητα της κάθε δήλωσης: Τα Πρότυπα έχουν τυπωθεί σε ανοικτή κανονική γραφή. Οι Συνιστώμενες Πρακτικές έχουν τυπωθεί με ανοικτή πλαγιαστή γραφή, ενώ η ιδιότητα υποδηλώνεται με το πρόθεμα Σύσταση. Οι σημειώσεις έχουν τυπωθεί σε ανοικτή πλαγιαστή γραφή, ενώ η ιδιότητα υποδηλώνεται με το πρόθεμα Σημείωση.

Η ακόλουθη πρακτική έκδοσης έχει ακολουθηθεί στη συγγραφή των προδιαγραφών: για τα Πρότυπα χρησι-

μοποιείται το λειτουργικό ρήμα "πρέπει" και για τις Συνιστώμενες Πρακτικές χρησιμοποιείται το λειτουργικό ρήμα "θα πρέπει".

Οι μονάδες μέτρησης που χρησιμοποιούνται σε αυτό το έγγραφο είναι σύμφωνα με το Διεθνές Σύστημα Μονάδων (SI) όπως καθορίζεται στο Παράρτημα 5 της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία. Εκεί όπου το Παράρτημα 5 επιτρέπει τη χρήση εναλλακτικών μονάδων που δεν ανήκουν στο SI, αυτές φαίνονται σε παρενθέσεις που ακολουθούν τις βασικές μονάδες. Εκεί όπου παρατίθενται δύο σύνολα μονάδων, δεν πρέπει να θεωρείται ότι τα ζευγάρια των τιμών είναι ίσα και εναλλακτικά. Μπορεί, ωστόσο, να συμπεράνουμε ότι ένα ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας επιτυγχάνεται όταν οποιοδήποτε σύνολο μονάδων χρησιμοποιείται αποκλειστικά.

Οποιαδήποτε αναφορά σε ένα μέρος αυτού του εγγράφου, το οποίο αναγνωρίζεται από έναν αριθμό ή/και τίτλο, συμπεριλαμβάνει όλες τις υποδιαιρέσεις αυτού του μέρους.

Πίνακας Α. Τροποποιήσεις στο Παράρτημα 6, Μέρος ΙΙ

Τροποποίηση	Πηγή (-ές)	Αντικείμενο (-α)	Υιοθετήθηκε Ισχύει Εφαρμόζεται
1η Έκδοση	Δέκατη Πέμπτη Σύνοδος της Συνέλευσης (Απόφαση Α15-15) και Τέταρτη Διάσκεψη Αεροναυτιλίας		2 Δεκ. 1968 2 Απριλίου 1969 18 Σεπτ. 1969
1	Έκτη Διάσκεψη Αεροναυτιλίας	α) Η απαίτηση για πρόσθετα όργανα σε αεροπλάνα που πετάνε σε ελεγχόμενες VFR πτήσεις στη φάση διαδρομής ταξιδίου, και	1 Ιουνίου 1970
		β) η άδεια σε αεροπλάνα, όταν δεν μπορούν να ταξιδεύουν με οπτικές αναφορές σε χαρακτηριστικά σημεία ξηράς, να πετάνε με εξοπλισμό διαφορετικό από τον εξοπλισμό ραδιοναυτιλίας, π.χ. μόνο με ίδια μέσα ναυτιλίας, με την προϋπόθεση ότι πληρούνται κάποιες δυνατότητες του εξοπλισμού, εξαλείφοντας έτσι οποιαδήποτε απαίτηση για την μεταφορά εξοπλισμού ραδιοναυτιλίας.	1 Οκτ. 1970 4 Φεβ. 1971
2 (2η έκδοση)	Ειδική Συνάντηση για το Θόρυβο των Α/φων κοντά σε Αεροδρόμια	Ο συνυπολογισμός μιας προδιαγραφής για αεροπλάνα που πρέπει να πετάνε μέσα στους περιορισμούς βάρους που επιβάλλονται από τα ισχύοντα Πρότυπα Πιστοποίησης Θορύβου, εκτός από προκαθορισμένες περιπτώσεις, και να φέρουν ένα έγγραφο το οποίο να επιβεβαιώνει την πιστοποίηση θορύβου.	2 Απριλίου 1971 2 Αυγ. 1971 6 Ιαν. 1972
3	Έβδομο Συνέδριο Αεροναυτιλίας	Ο συνυπολογισμός μιας Συνιστώμενης Πρακτικής η οποία καλύπτει το σχέδιο, τη μεταφορά και την εγκατάσταση Πομπών Εντοπισμού Έκτακτης Ανάγκης – Αεροσκάφη, σε τέτοια αεροπλάνα και σε τέτοιες πτήσεις όπως μπορούν να καθορίζονται από την αρμόδια αρχή.	29 Μαΐου 1973 1 Οκτ. 1973 23 Μαΐου 1974
4	Αναθεώρηση του Παραρτήματος 12, της Μελέτης της Επιτροπής Αεροναυτιλίας που αφορά την αναχαίτιση πολιτικών α/φων και της ενέργειας του Συμβουλίου σύμφωνα με την Απόφαση της Συνέλευσης Α18-16	α) Διατάξεις για την σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο του αεροσκάφους, β) διατάξεις για μείωση του κινδύνου για αναχαιτιζόμενα αεροσκάφη, γ) αναθεώρηση της Εισαγωγικής Σημείωσης στο Κεφάλαιο 3 του Παραρτήματος. Τα σημεία αναθεώρησης σε μια πρακτική μέθοδο για Κράτη προκειμένου να εκπληρώνουν τα καθήκοντά τους στις περιπτώσεις μίσθωσης, εκμίσθωσης και ανταλλαγής αεροσκαφών σε διεθνείς πτητικές λειτουργίες.	4 Φεβ. 1975 4 Ιουνίου 1975 9 Οκτ. 1975

5	Μελέτες της Επιτροπής Αεροναυτιλίας, Τροποποίηση 60 στο Παράρτημα 3 και Τροποποίηση 30 στο Παράρτημα 14	Απαιτήσεις για την παροχή και χρήσης ζωνών ασφαλείας με ιμάντες ώμου για το πλήρωμα διακυβέρνησης. Διεύρυνση των προδιαγραφών για τον τύπο του χρονομέτρου που απαιτείται για πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με τους Κανόνες Πτήσης δι' οργάνων και ελεγχόμενες πτήσεις VFR, και αναθεώρηση των ορισμών για Αεροδρόμιο και Μετεωρολογικές πληροφορίες.	7 Απριλίου 1976 7 Αυγ. 1976 30 Δεκ. 1976
6	Περιφερειακή Συνάντηση Αεροναυτιλίας ΑΣΙΑΣ/Ειρηνικού	Η απαίτηση για τη μεταφορά ραδιοεξοπλισμού επιβίωσης πάνω από εκείνες τις περιοχές, στις οποίες η έρευνα και διάσωση θα ήταν ιδιαίτερα δύσκολες, να καθοριστεί από τα κράτη παρά από την περιφερειακή συμφωνία αεροναυτιλίας.	16 Ιουνίου 1976 30 Οκτ. 1976 6 Οκτ. 1977
7	Μελέτη της Επιτροπής Αεροναυτιλίας	Σύσταση για την εγκατάσταση συστημάτων προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους σε ορισμένα αεροπλάνα.	15 Δεκ. 1977 15 Απριλίου 1978 10 Αυγ. 1978
8	Μελέτη της Επιτροπής Αεροναυτιλίας	Εισαγωγή των απαιτήσεων για τον εξοπλισμό πλοήγησης που πρέπει να καλύπτει τις ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων πλοήγησης (MNPS).	2 Απριλίου 1980 2 Αυγ. 1980 27 Νοεμ. 1980
9	Μελέτη της Επιτροπής Αεροναυτιλίας	Αναθεώρηση των διατάξεων που σχετίζονται με τον εξωτερικό φωτισμό για να συμβαδίζουν με τις νέες διατάξεις των Παραρτημάτων 2 και 8.	22 Μαρτίου 1982 22 Ιουλίου 1982 25 Νοεμ. 1982
10 (3η έκδοση)	Έβδομη Συνάντηση της Ομάδας Αποφυγής Εμποδίων, AGA Συνάντηση Τμήματος (1981), τροποποιήσεις που προέκυψαν από την υιοθέτηση των Παραρτημάτων 5 και 18	Εισηγμένες διατάξεις που σχετίζονται με την ανάπτυξη και χρήση διαδικασιών προσέγγισης δι' οργάνων, το δικαίωμα και την ικανότητα τροχοδρόμησης αεροπλάνων. Αλλαγές στις απαιτήσεις για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων σαν αποτέλεσμα υιοθέτησης από το Συμβούλιο του Παραρτήματος 18. Οι μονάδες μέτρησης συμμορφώθηκαν με τις διατάξεις του Παραρτήματος 5 και η Σημείωση στο Κεφάλαιο 3 που αφορά τη μίσθωση, την εκμίσθωση και την ανταλλαγή εκσυγχρονίσθηκε. Ο όρος "μετεωρολογικά ελάχιστα αεροδρομίου" αντικαταστάθηκε με τον όρο "ελάχιστα λειτουργίας αεροδρομίου" και οι ορισμοί "αποφασιστικό απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος" και "ελάχιστο απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος καθόδου" εισήχθησαν στο Κεφάλαιο 1.	20 Μαΐου 1983 20 Σεπτ. 1983 24 Νοεμ. 1983
11	Συνάντηση Τμημάτων για την Πρόληψη και τη Διερεύνηση Ατυχήματος, AIG (1979)	Εισαγωγή των διατάξεων που σχετίζονται με τους αποτυπωτές στοιχείων πτήσης. Εισαγωγή σχετικού υλικού καθοδήγησης σε ένα Συνημμένο.	8 Μαρτίου 1985 29 Ιουλίου 1985 21 Νοεμ. 1985
12	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Μεταφορά πληροφοριών μέσα στο αεροσκάφος. Εξοπλισμός επικοινωνίας σε 121,5 MHz	14 Μαρτίου 1986 27 Ιουλίου 1986 20 Νοεμ. 1986
13	Έβδομη Συνάντηση της Ομάδας Αποφυγής Εμποδίων, Μελέτες της Επιτροπής Αεροναυτιλίας	Παροχή και χρήση οξυγόνου και προειδοποίηση αστοχίας συμπίεσης, ανεφοδιασμός με επιβάτες στο αεροσκάφος, παροχή στοιχείων επιδόσεων ανόδου με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία.	14 Μαρτίου 1986 27 Ιουλίου 1986 29 Νοεμ. 1986

14 (4η έκδοση)	Αναθεώρηση από την Επιτροπή Αεροναυτιλίας του Παραρτήματος, Στάδιο 1, Τρίτη Συνάντηση της Ομάδας για τους Κανόνες Πτήσης εξ Όψεως, Μελέτη της Επιτροπής Αεροναυτιλίας	α) Αναθεώρηση των ορισμών των αεροπορικών εφαρμογών και της γενικής αεροπορίας. Αναθεώρηση του ορισμού του αεροδρομίου εναλλαγής για την εισαγωγή αεροδρομίων εναλλαγής απογείωσης, κατά μήκος διαδρομής ταξιδίου και προορισμού. Εισαγωγή ενός νέου ορισμού για εμπορική εναέρια μεταφορά και των ορισμών του σχεδίου πτήσης και του αποτυπωτή στοιχείων πτήσης, β) εξάλειψη της αναφοράς στις αεροπορικές εφαρμογές από την εφαρμογή, γ) συμμόρφωση με το Παράρτημα 6, Μέρος Ι, ειδικότερα όσον αφορά τα αρχεία του αποτυπωτή στοιχείων πτήσης, μετά από ατυχήματα ή συμβάντα και την απαίτηση για έναν ενδείκτη αριθμού Mach, δ) εξάλειψη του όρου "ελεγχόμενη πτήση VFR", ε) εισαγωγή υλικού καθοδήγησης που αφορά την καταγραφή στοιχείων πτήσης με σημαντικές πληροφορίες λειτουργίας στα αεροπλάνα με ηλεκτρονικές οθόνες.	19 Μαρτίου 1990 30 Ιουλίου 1990 15 Νοεμ. 1990
15	Πέμπτη Συνάντηση της Ομάδας Πτητικής Λειτουργίας, Έβδομη και Όγδοη Συνάντηση της Αναθεώρησης της Γενικής Έννοιας της Ομάδας Διαχωρισμού. Συνάντηση Τμημάτων Διερεύνησης Ατυχημάτων (AIC/1992). Μελέτες της Επιτροπής Αεροναυτιλίας	α) Αναθεώρηση των ορισμών για τα ελάχιστα λειτουργίας αεροδρομίου, το αποφασιστικό ύψος/σχετικό ύψος, το ελάχιστο ύψος/σχετικό ύψος καθόδου και την εισαγωγή ορισμού για το ύψος/σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων β) εισαγωγή νέων ορισμών για πομπούς εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELTs), απαιτούμενες επιδόσεις πλοήγησης (RNP) και τύπος RNP, γ) εισαγωγή του ορισμού για την ταξινόμηση των λειτουργιών προσέγγισης και προσγείωσης δι' οργάνων δ) αναθεώρηση των απαιτήσεων που αφορούν τη χρήση αποτυπωτών στοιχείων πτήσης με μεταλλική ταινία, ε) εισαγωγή απαιτήσεων μεταφοράς πομπών εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELTs) για αντικατάσταση των διατάξεων που αφορούν ραδιοεξοπλισμό επιβίωσης και φάρο εντοπισμού έκτακτης ανάγκης, στ) εισαγωγή μιας απαίτησης ότι ο υπάρχων εξοπλισμός ναυτιλίας δίνει τη δυνατότητα στο αεροσκάφος να προχωράει σύμφωνα με τους τύπους RNP που καθορίζονται για την(ις) προτεινόμενη(ες) διαδρομή(ές) ή περιοχή(ές)και διατάξεις που να επιτρέπουν την ομοιόμορφη εφαρμογή των 300 μ. (1000 ποδών) VSM (= Ελάχιστα κατακόρυφου διαχωρισμού) πάνω από το FL 290.	21 Μαρτίου 1994 25 Ιουλίου 1994 10 Νοεμ. 1994

16 (5η έκδοση)	Μελέτες της Επιτροπής Αεροναυτιλίας. Δέκατη τέταρτη Συνάντηση της Ομάδας Επικινδύνων Υλικών, Εκδοτική τροποποίηση, συμμόρφωση του κειμένου με το Παράρτημα 6, Μέρος I ή/και Μέρος III, επακόλουθη τροποποίηση	α) Εισαγωγή αναθεωρημένων ορισμών β) συνυπολογισμός των αναφορών στο άρθρο 35 της Σύμβασης γ) αναθεώρηση των διατάξεων που αφορούν τις διευκολύνσεις πτητικής λειτουργίας, την ενημέρωση, την πτητική ικανότητα αεροπλάνων και τις προφυλάξεις ασφάλειας, τα αεροδρόμια εναλλαγής προορισμού, τους περιορισμούς που επιβάλλονται από τις καιρικές συνθήκες, τη χρήση οξυγόνου και τις ζώνες ασφαλείας με ιμάντες ώμου, δ) νέες διατάξεις που αφορούν όλα τα αεροπλάνα σε όλες τις πτήσεις, όλα τα αεροπλάνα που πετάνε σε πτήσεις VFR και τα συστήματα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (GPWS), ε) αναθεώρηση των διατάξεων που αφορούν αεροπλάνα που πετάνε σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως δι' οργάνων (IFR), στ) αναθεώρηση των διατάξεων που αφορούν τη σύνθεση του πληρώματος διακυβέρνησης, και ζ) αναθεώρηση των διατάξεων που αφορούν τη μεταφορά και τη χρήση οξυγόνου.	10 Μαρτίου 1995 24 Ιουλίου 1995 9 Νοεμ. 1995
17	Τέταρτη Συνάντηση της Ομάδας Βελτιώσεων Δευτερεύοντος Ραντάρ Παρακολούθησης και Συστημάτων Αποφυγής Συγκρούσεων (SICASP/4)	Απαίτηση για αεροπλάνα που πρέπει να είναι εξοπλισμένα με ερωτο-αποκριτές (transponders) αναφοράς πίεσης-ύψους.	19 Φεβρ. 1996 15 Ιουλίου 1996 7 Νοεμ. 1996
18 (6η έκδοση)	Πρώτη Συνάντηση της Ομάδας Αποτυπωτών Στοιχείων Πτήσης, Ομάδα Εργασίας ICAO και Βιομηχανίας CFIT, Μελέτες της Επιτροπής Αεροναυτιλίας. Τροποποίηση 162 στο Παράρτημα I, Τροποποίηση 38 στο Παράρτημα II, εκδοτική Τροποποίηση	α) Εισαγωγή νέων και αναθεωρημένων ορισμών για ψυχοδιεγερτικές ουσίες και απαιτούμενη επίδοση ναυτιλίας, β) αναθεώρηση των σημειώσεων που αφορούν την εκμίσθωση και την ανταλλαγή γ) εισαγωγή μιας σημείωσης που αφορά τη χρήση ψυχοδιεγερτικών ουσιών, και δ) νέες και αναθεωρημένες διατάξεις που αφορούν τα συστήματα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους, τους ερωτο-αποκριτές αναφοράς βαρομετρικού ύψους και τους αποτυπωτές στοιχείων πτήσης.	20 Μαρτίου 1998 20 Ιουλίου 1998 5 Νοεμ. 1998
19	Δεύτερη Συνάντηση της Ομάδας Αποτυπωτών Στοιχείων Πτήσης, Μελέτες της Επιτροπής Αεροναυτιλίας	α) Αναθεωρημένοι ορισμοί, και β) Νέες διατάξεις που αφορούν την υποχρεωτική μεταφορά των ELT που λειτουργούν σε 406 MHz και 121,5 MHz, την προσθήκη μιας προληπτικής λειτουργίας προειδοποίησης κινδύνου εδάφους στο σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (GPWS), ερωτο-αποκριτές αναφοράς πίεσης-ύψους και την εισαγωγή μιας ημερομηνίας εφαρμογής για την καταγραφή των ψηφιακών επικοινωνιών	15 Μαρτίου 1999 19 Ιουλίου 1999 4 Νοεμ. 1999

20	Μελέτες της Επιτροπής Αεροναυτιλίας	α) Αναθεωρημένοι ορισμοί, και β) αναθεώρηση των καθηκόντων του κυβερνήτη και εισαγωγή κριτηρίων για ενόργανες προσεγγίσεις	15 Μαρτίου 2000 17 Ιουλίου 2000 2 Νοεμ. 2000
21	Δεύτερη Συνάντηση της Ομάδας Αποτυπωτών Στοιχείων Πτήσης, Τρίτη Συνάντηση της Ομάδας Παγκόσμιου Δορυφορικού Συστήματος Ναυτιλίας, Πέμπτη Συνάντηση της Ομάδας Συνεχιζόμενης Πτητικής Ικανότητας	α) Εκσυγχρονισμός των διατάξεων που αναφέρονται στους αποτυπωτές στοιχείων πτήσης, συμπεριλαμβανομένης και της καταγραφής ψηφιακών επικοινωνιών. Απαιτήσεις FDR για νέα αεροσκάφη, αναθεωρημένοι κατάλογοι παραμέτρων, εισαγωγή CVR δίωρης διάρκειας, β) τροποποίηση της ταξινόμησης των λειτουργιών για προσεγγίσεις και ενόργανες προσγειώσεις, γ) νέες διατάξεις που αναφέρονται σε προσεγγίσεις με κατακόρυφη καθοδήγηση (APV), και δ) νέοι ορισμοί και εκσυγχρονισμός των διατάξεων που αναφέρονται σε απαιτήσεις που έχουν σχέση με τη συντήρηση	9 Μαρτίου 2001 16 Ιουλίου 2001 1 Νοεμ. 2001
22	Μελέτες της Επιτροπής Αεροναυτιλίας	Αναθεωρημένες απαιτήσεις για το σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (GPWS) και για τη λειτουργία αποφυγής εδάφους με εμπρόσθια έρευνα.	15 Μαρτίου 2002 15 Ιουλίου 2002 28 Νοεμ. 2002
23	Ομάδα Διαχωρισμού και Ασφάλειας Εναέριου Χώρου	Εξουσιοδότηση από τη Χώρα Νηολόγησης για πτητικές λειτουργίες σε εναέριο χώρο RNP.	13 Μαρτίου 2003 14 Ιουλίου 2003 27 Νοεμ. 2003
24	Ομάδα Διαχωρισμού και Ασφάλειας Εναέριου Χώρου και Μελέτες της Επιτροπής Αεροναυτιλίας	α) Νέοι ορισμοί και διατάξεις που αφορούν τις απαιτήσεις δυνατότητας διατήρησης ύψους και παρακολούθησης ύψους που σχετίζονται με πτητικές λειτουργίες με μειωμένα ελάχιστα κατακόρυφου διαχωρισμού (RVSM), και β) νέες απαιτήσεις για τη μεταφορά συστημάτων αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS II) σε αεροπλάνα γενικής αεροπορίας και απαιτήσεις για τη συναφή εκπαίδευση των χειριστών.	28 Φεβρ. 2005 11 Ιουλίου 2005 24 Νοεμ. 2005
25	Δέκατη Τέταρτη Συνάντηση της Ομάδας Αποφυγής Εμποδίων (OCP/14)	Ενημέρωση του χειριστή για τις επιχειρησιακές απαιτήσεις που καθορίζονται από σχεδίαση διαδικασιών.	6 Μαρτίου 2006 - -

ΔΙΕΘΝΗ ΠΡΟΤΥΠΑ ΚΑΙ ΣΥΝΙΣΤΩΜΕΝΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.
ΟΡΙΣΜΟΙ

Όταν χρησιμοποιούνται οι ακόλουθοι όροι στα Πρότυπα, στις Συνιστώμενες Πρακτικές και στους Ορισμούς για τη λειτουργία των αεροπλάνων στη διεθνή γενική αεροπορία, έχουν τις ακόλουθες έννοιες:

Αεροδρόμιο Aerodrome). Μια καθορισμένη περιοχή σε ξηρά ή υγρό στοιχείο (συμπεριλαμβανομένων και οποιωνδήποτε κτιρίων, εγκαταστάσεων και εξοπλισμού) που σκοπό έχει να χρησιμοποιείται είτε εξ ολοκλήρου είτε μερικώς για την άφιξη, αναχώρηση και την επίγεια κίνηση αεροσκάφους.

Αεροδρόμιο εναλλαγής (Alternate aerodrome). Ένα αεροδρόμιο στο οποίο ένα αεροσκάφος μπορεί να κατευθυνθεί όταν είναι αδύνατο ή μη ενδεδειγμένο να προσεγγίσει ή να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο στο οποίο σκόπευε να προσγειωθεί. Τα αεροδρόμια εναλλαγής περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

Αεροδρόμιο εναλλαγής για απογείωση (Take-off alternate). Ένα αεροδρόμιο εναλλαγής στο οποίο ένα αεροσκάφος μπορεί να προσγειωθεί στην περίπτωση που αυτό καταστεί απαραίτητο αμέσως μετά την απογείωση και δεν είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί το αεροδρόμιο αναχώρησης.

Αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή (En-route alternate). Ένα αεροδρόμιο στο οποίο ένα αεροσκάφος μπορεί να προσγειωθεί εάν έχει υποστεί κάποια ανωμαλία ή είναι σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης κατά τη διαδρομή.

Αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού (Destination alternate). Ένα αεροδρόμιο εναλλαγής στο οποίο ένα αεροσκάφος μπορεί να κατευθυνθεί στην περίπτωση

που καταστεί αδύνατο ή μη ενδεδειγμένο να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο στο οποίο σκόπευε να προσγειωθεί.

Σημείωση.- Το αεροδρόμιο από το οποίο αναχωρεί μια πτήση μπορεί επίσης να είναι αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή ή προορισμού για αυτή την πτήση.

Αεροπλάνο (Aeroplane). Αεροσκάφος βαρύτερο του αέρα κινούμενο με τη βοήθεια κινητήρα(ων), το οποίο αποκτά την άντωση του εν πτήσει , κυρίως από τις αεροδυναμικές αντιδράσεις επί επιφανειών οι οποίες παραμένουν σταθερές κάτω από δεδομένες συνθήκες πτήσης.

Αεροπορικές εφαρμογές (Aerial work). Λειτουργία αεροσκάφους κατά την οποία ένα αεροσκάφος χρησιμοποιείται για εξειδικευμένες υπηρεσίες όπως γεωργία, κατασκευές, φωτογράφηση, χαρτογράφηση, παρατήρηση και περιπολία, έρευνα και διάσωση, αεροδιαφήμιση, κ.λπ.

Αεροσκάφος (Aircraft). Οποιοδήποτε μηχάνημα το οποίο επιτυγχάνει τη στήριξή του στην ατμόσφαιρα από τις αντιδράσεις του αέρα, μη συμπεριλαμβανομένων των από την επιφάνεια της γης προερχομένων αντιδράσεων του αέρα.

Απαιτούμενες επιδόσεις ναυτιλίας (Required navigation performance - RNP). Δήλωση για τις επιδόσεις ναυτιλίας, που είναι απαραίτητες για την πτητική λειτουργία εντός καθορισμένου εναέριου χώρου.

Σημείωση.- Οι επιδόσεις ναυτιλίας και οι απαιτήσεις καθορίζονται για ένα συγκεκριμένο τύπο RNP ή/και εφαρμογή.

Αποτυπωτής πτήσης (Flight recorder). Οποιοσδήποτε τύπος αποτυπωτή ο οποίος είναι εγκατεστημένος στο αεροσκάφος με σκοπό τη συμπλήρωση της διερεύνησης ατυχήματος/συμβάντος.

Αποφασιστικό ύψος (Decision altitude - DA) ή αποφασιστικό σχετικό ύψος (decision height - DH). Εγκεκριμένο ύψος ή σχετικό ύψος στην προσέγγιση ακριβείας ή προσέγγιση με κατακόρυφη καθοδήγηση, κατά την οποία μια αποτυχημένη προσέγγιση πρέπει να ξεκινήσει, εάν δεν έχει επιτευχθεί η απαιτούμενη οπτική αναφορά για να συνεχιστεί η προσέγγιση.

Σημείωση 1.- Το αποφασιστικό ύψος (DA) αναφέρεται στο μέσο επίπεδο της θάλασσας και το σχετικό ύψος (DH) αναφέρεται στο υψόμετρο του κατωφλίου.

Σημείωση 2.- Η "απαιτούμενη οπτική αναφορά" σημαίνει το τμήμα των οπτικών βοηθημάτων ή της περιοχής προσέγγισης που έπρεπε να είναι εν όψει του χειριστή για αρκετό χρονικό διάστημα ώστε να κάνει μια αξιολόγηση της θέσης του αεροσκάφους και του ρυθμού αλλαγής θέσης, σε σχέση με το επιθυμητό ίχνος πτήσης. Σε πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας ΙΙΙ με αποφασιστικό σχετικό ύψος η απαιτούμενη οπτική αναφορά είναι αυτή που καθορίζεται για τη συγκεκριμένη διαδικασία και λειτουργία.

Σημείωση 3.- Για ευκολία εκεί που χρησιμοποιούνται και οι δύο εκφράσεις, μπορούν να γράφονται με τη μορφή "αποφασιστικό ύψος/σχετικό ύψος" και σε σύντμηση "DA/H".

Εγχειρίδιο πτήσης (Flight manual). Εγχειρίδιο, που έχει σχέση με το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας, το οποίο περιλαμβάνει περιορισμούς, εντός των οποίων το αεροσκάφος πρέπει να θεωρείται πτητικά ικανό, και οδηγίες και πληροφορίες απαραίτητες για τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης για την ασφαλή πτητική λειτουργία του αεροσκάφους.

Ελάχιστο ύψος καθόδου (Minimum descent altitude - MDA) ή ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (minimum descent height - MDH). Καθορισμένο ύψος ή σχετικό ύψος σε προσέγγιση μη ακριβείας ή κυκλική προσέγγιση κάτω από το οποίο η κάθοδος δεν πρέπει να γίνεται χωρίς την απαιτούμενη οπτική αναφορά.

Σημείωση 1.- Το ελάχιστο ύψος καθόδου (MDA) αναφέρεται στο μέσο επίπεδο της θάλασσας και το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH) αναφέρεται στο υψόμετρο του αεροδρομίου ή στο υψόμετρο του κατωφλίου εάν αυτό είναι περισσότερο από 2 μ. (7 πόδια) κάτω από το υψόμετρο του αεροδρομίου. Το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου για μια κυκλική προσέγγιση αναφέρεται στο υψόμετρο του αεροδρομίου.

Σημείωση 2.- Η "απαιτούμενη οπτική αναφορά" σημαίνει το τμήμα των οπτικών βοηθημάτων ή της περιοχής προσέγγισης που θα έπρεπε να είναι εν όψει του χειριστή για ικανοποιητικό χρόνο ώστε να κάνει αξιολόγηση της θέσης του αεροσκάφους και του ρυθμού αλλαγής θέσης, σε σχέση με το επιθυμητό ίχνος πτήσης. Στην περίπτωση κυκλικής προσέγγισης η απαιτούμενη οπτική αναφορά είναι το περιβάλλον του διαδρόμου.

Σημείωση 3.- Για ευκολία εκεί που χρησιμοποιούνται και οι δύο εκφράσεις, μπορούν να γράφονται με τη μορφή "ελάχιστο ύψος/ σχετικό ύψος καθόδου" και σε σύντμηση "MDA/H".

Επιδιωκόμενο Επίπεδο Ασφάλειας (Target level of safety - TLS). Γενικός όρος που αντιπροσωπεύει το επίπεδο του κινδύνου που θεωρείται αποδεκτό υπό συγκεκριμένες περιστάσεις.

Επικίνδυνα υλικά (Dangerous goods). Αντικείμενα ή ουσίες τα οποία είναι ικανά να θέσουν σε κίνδυνο την υγεία, την ασφάλεια ή την περιουσία ή το περιβάλλον και τα οποία περιλαμβάνονται στον κατάλογο των επικίνδυνων υλικών στις Τεχνικές Οδηγίες ή ταξινομούνται σύμφωνα με αυτές τις οδηγίες.

Σημείωση.- Τα επικίνδυνα εμπορεύματα ταξινομούνται στο Παράρτημα 18, Κεφάλαιο 3.

Επισκευή (Repair). Η επαναφορά αεροναυτικού προϊόντος σε πτητικά ικανή κατάσταση για να εξασφαλίζεται ότι το αεροσκάφος συνεχίζει να συμμορφώνεται με τις πλευρές σχεδίασης των κατάλληλων απαιτήσεων πτητικής ικανότητας που χρησιμοποιούνται για την έκδοση του πιστοποιητικού τύπου για τον αντίστοιχο τύπο του αεροσκάφους, εφόσον έχει καταστραφεί ή υποστεί φθορά.

Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου (Aerodrome operating minima). Τα όρια της χρησιμοποίησης ενός αεροδρομίου για:

α) απογείωση, όσον αφορά την ορατή απόσταση του διαδρόμου ή/και την ορατότητα και, εάν είναι απαραίτητο, τις συνθήκες των νεφών,

β) προσγείωση με προσέγγιση ακριβείας και πτητικές λειτουργίες προσγείωσης, όσον αφορά την ορατότητα ή/και την ορατή απόσταση του διαδρόμου και το αποφασιστικό ύψος/σχετικό ύψος (DA/H) ανάλογα με την κατηγορία της λειτουργίας, και

γ) προσγείωση με προσέγγιση και πτητικές λειτουργίες προσγείωσης με κατακόρυφη καθοδήγηση, όσον αφορά την ορατότητα ή/και την ορατή απόσταση του διαδρόμου και το αποφασιστικό ύψος/σχετικό ύψος (DA/H), και

δ) προσγείωση με προσέγγιση μη ακριβείας και πτητικές λειτουργίες προσγείωσης, όσον αφορά την ορατότητα ή/και την ορατή απόσταση του διαδρόμου, το ελάχιστο ύψος/σχετικό ύψος καθόδου (MDA/H) και, εάν είναι απαραίτητο, τις συνθήκες των νεφών.

Κράτος Νηολόγησης (State of Registry). Το Κράτος στο νηολόγιο του οποίου είναι καταχωρημένο το αεροσκάφος.

Σημείωση.- Στην περίπτωση της νηολόγησης αεροσκάφους μιας διεθνούς εταιρείας εκτός εθνικής βάσης, τα Κράτη τα οποία αποτελούν την εταιρεία είναι από κοινού και αυστηρά δεσμευμένα να αναλαμβάνουν τις υποχρεώσεις οι οποίες, σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου, αποδίδονται στο Κράτος Νηολόγησης. Δείτε, από αυτή την άποψη, την Απόφαση του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 1967, για την Εθνικότητα και τη Νηολόγηση Αεροσκάφους που το εκμεταλλεύονται Διεθνείς Εταιρείες οι οποίες μπορεί να βρεθούν στο Policy and Guidance on the Economic Regulation of International Air Transport(Doc 9587).

Κυβερνήτης (Pilot-in-command). Χειριστής ο οποίος ορίζεται από τον αερομεταφορέα, ή, στην περίπτωση της γενικής αεροπορίας, ο ιδιοκτήτης, που χειρίζεται και είναι υπεύθυνος για την ασφαλή διεξαγωγή της πτήσης.

Μέλος πληρώματος διακυβέρνησης (Flight crew member). Μέλος πληρώματος που έχει πτυχίο και είναι επιφορτισμένο με ουσιαστικά καθήκοντα για την πτητική λειτουργία ενός αεροσκάφους κατά το χρόνο απασχόλησης στην πτήση.

Μετεωρολογικές πληροφορίες (Meteorological information). Μετεωρολογική αναφορά, ανάλυση, πρόγνωση και οποιαδήποτε άλλη δήλωση, σχετική με τις υπάρχουσες ή τις αναμενόμενες μετεωρολογικές συνθήκες.

Μετεωρολογικές συνθήκες οργάνων (Instrument meteorological conditions - IMC). Μετεωρολογικές συνθήκες που εκφράζονται από τη άποψη ορατότητας, απόστασης από τα νέφη και την οροφή τους (όπως ορίζεται στο Παράρτημα 2), μικρότερα από τα ελάχιστα που καθορίζονται για τις μετεωρολογικές συνθήκες όψεως.

Σημείωση.- Τα καθορισμένα ελάχιστα για μετεωρολογικές συνθήκες όψεως περιλαμβάνονται στο Κεφάλαιο 4 του Παραρτήματος 2.

Μετεωρολογικές συνθήκες όψεως (Visual meteorological conditions - VMC). Οι μετεωρολογικές συνθήκες οι οποίες εκφράζονται από τη άποψη ορατότητας, απόστασης από τα νέφη και την οροφή τους (όπως καθορίζεται στο Παράρτημα 2), ίδιες ή καλύτερες από τα καθορισμένα ελάχιστα.

Σημείωση.- Τα καθορισμένα ελάχιστα περιέχονται στο Κεφάλαιο 4 του Παραρτήματος 2.

Νύχτα (Night). Οι ώρες μεταξύ του τέλους του πολιτικού λυκόφωτος και της αρχής του πολιτικού λυκαυγούς ή οποιαδήποτε άλλη τέτοια περίοδος μεταξύ δύσης και ανατολής, όπως μπορεί να καθορισθεί από την αρμόδια αρχή.

Σημείωση.- Το πολιτικό λυκόφως τελειώνει το βράδυ όταν το κέντρο του ηλιακού δίσκου είναι 6 μοίρες κάτω από τον ορίζοντα και το πολιτικό λυκαυγές ξεκινά το πρωί όταν το κέντρο του ηλιακού δίσκου είναι 6 μοίρες κάτω από τον ορίζοντα.

Ορατή απόσταση διαδρόμου (Runway visual range - RVR). Η απόσταση πάνω από την οποία ο χειριστής ενός αεροσκάφους στην κεντρική γραμμή του διαδρόμου μπορεί να δει τις σημάνσεις επιφανείας του διαδρόμου ή τα φώτα τα οποία διαγράφουν το διάδρομο ή προσδιορίζουν την κεντρική του γραμμή.

Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (Emergency location - ELT). Γενικός όρος που περιγράφει εξοπλισμό ο οποίος εκπέμπει διακριτικά σήματα σε προκαθορισμένες συχνότητες και, ανάλογα με την εφαρμογή, μπορεί να ενεργοποιείται αυτόματα με πρόσκρουση ή να ενεργοποιείται με το χέρι. Ο ELT μπορεί να είναι οποιοσδήποτε από τους ακόλουθους:

Αυτόματος σταθερός ELT (ELT(AF)). Αυτόματα ενεργοποιούμενος ELT που ο οποίος είναι μόνιμα προσαρτημένος σε αεροσκάφος.

Αυτόματος φορητός ELT (ELT(AP)). Αυτόματα ενεργοποιούμενος ELT που ο οποίος είναι στέρεα προσαρτημένος σε αεροσκάφος, άλλα αφαιρείται εύκολα από το αεροσκάφος.

Αυτόματα αναπτυσσόμενος ELT (ELT(AD)). ELT ο οποίος είναι στέρεα προσαρτημένος σε αεροσκάφος και ο οποίος αναπτύσσεται και ενεργοποιείται αυτόματα από πρόσκρουση και, σε ορισμένες επίσης περιπτώσεις, με υδροστατικούς αισθητήρες. Προβλέπεται επίσης η ανάπτυξη με το χέρι.

ELT επιβίωσης (ELT(S)). ELT ο οποίος αφαιρείται από το αεροσκάφος, αποθηκεύεται έτσι ώστε να διευκολύνεται η άμεση χρήση του σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, και ενεργοποιείται με το χέρι από τους επιζώντες.

Πρόγραμμα συντήρησης (Maintenance programme). Έγγραφο το οποίο περιγράφει τα ειδικά προγραμματισμένα καθήκοντα συντήρησης, τη συχνότητα ολοκλήρωσής τους και τις σχετικές διαδικασίες, όπως ένα πρόγραμμα αξιοπιστίας απαραίτητο για την ασφαλή πτητική λειτουργία εκείνων των αεροσκαφών στα οποία έχει εφαρμογή.

Πτητικές λειτουργίες προσέγγισης και προσγείωσης χρησιμοποιώντας διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης (Approach and landing operations using instrument approach procedures). Η προσέγγιση και η ενόργανη προσγείωση ταξινομούνται ως εξής:

Προσέγγιση και προσγείωση μη ακριβείας. Μια ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση η οποία χρησιμοποιεί πλευρική καθοδήγηση, αλλά δεν χρησιμοποιεί κατακόρυφη καθοδήγηση.

Προσέγγιση και προσγείωση με κατακόρυφη καθοδήγηση. Μια ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση η οποία χρησιμοποιεί πλευρική και κατακόρυφη καθοδήγηση, αλλά δεν πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται για προσεγγίσεις και προσγειώσεις ακριβείας.

Προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας. Μια ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση η οποία χρησιμοποιεί πλευρική και κατακόρυφη καθοδήγηση ακριβείας με ελάχιστα όπως καθορίζονται από την κατηγορία της πτητικής λειτουργίας.

Σημείωση.- Η πλευρική και κατακόρυφη καθοδήγηση αναφέρεται στην καθοδήγηση που παρέχεται από:

α) ένα βοήθημα ναυτιλίας βρισκόμενο στο έδαφος ή

β) στοιχεία ναυτιλίας προερχόμενα από ηλεκτρονικό υπολογιστή.

Κατηγορίες προσέγγισης και προσγείωσης ακριβείας:

Πτητική λειτουργία Κατηγορίας Ι (CAT I). Προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας δι' οργάνων με αποφασιστικό σχετικό ύψος όχι λιγότερο από 60 μ. (200 πόδια) και είτε ορατότητα όχι λιγότερη από 800 μ. είτε ορατή απόσταση διαδρόμου όχι λιγότερη από 550 μ.

Πτητική λειτουργία Κατηγορίας ΙΙ (CAT II). Προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας δι' οργάνων με αποφασιστικό σχετικό ύψος λιγότερο από 60 μ. (200 πόδια), αλλά όχι λιγότερο από 30 μ. (100 πόδια), και ορατή απόσταση διαδρόμου όχι λιγότερη από 350 μ.

Πτητική λειτουργία Κατηγορίας ΙΙΙΑ (CAT IIIA). Προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας δι' οργάνων με:

α) αποφασιστικό σχετικό ύψος λιγότερο από 30 μ. (100 πόδια) ή χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος, και

β) ορατή απόσταση διαδρόμου όχι λιγότερη από 200 μ.

Πτητική λειτουργία Κατηγορίας ΙΙΙΒ (CAT IIIB). Προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας δι' οργάνων με:

α) αποφασιστικό σχετικό ύψος λιγότερο από 15 μ. (50 πόδια) ή χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος, και

β) ορατή απόσταση διαδρόμου λιγότερη από 200 μ. αλλά όχι λιγότερη από 50 μ.

Πτητική λειτουργία Κατηγορίας ΙΙΙΓ (CAT IIIΓ). Προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας δι' οργάνων χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος και περιορισμούς ορατής απόστασης διαδρόμου.

Σημείωση.- Εκεί όπου αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH) και ορατή απόσταση διαδρόμου (RVR) εμπίπτουν σε διαφορετικές κατηγορίες πτητικής λειτουργίας, η προσέγγιση και προσγείωση δι' οργάνων πρέπει να γίνεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της πιο απαιτητικής κατηγορίας (π.χ. πτητική λειτουργία με DH στην κλίμακα της CAT IIIA αλλά με RVR στην κλίμακα της CAT IIIB πρέπει να θεωρείται πτητική λειτουργία CAT IIIB, ή πτητική λειτουργία με DH στην κλίμακα της CAT II αλλά με RVR στην κλίμακα της CAT I πρέπει να θεωρείται πτητική λειτουργία CAT II).

Πτητική λειτουργία γενικής αεροπορίας (General aviation operation). Πτητική λειτουργία αεροσκάφους που διαφέρει από την πτητική λειτουργία δημόσιας αερομεταφοράς ή πτητική λειτουργία αεροπορικής εφαρμογής.

Πτητική λειτουργία δημόσιας αερομεταφοράς (Commercial air transport operation). Πτητική λειτουργία αεροσκάφους που περιλαμβάνει τη μεταφορά επιβατών, εμπορευμάτων ή ταχυδρομείου έναντι αμοιβής ή με ενοικίαση.

Συνολικό κατακόρυφο σφάλμα (Total vertical error - TVE). Η κατακόρυφη γεωμετρική διαφορά μεταξύ του πραγματικού βαρομετρικού ύψους που πετάει ένα αεροσκάφος και του εξουσιοδοτημένου βαρομετρικού ύψους (επίπεδο πτήσεως).

Συντήρηση (Maintenance). Η εκτέλεση των καθηκόντων που απαιτούνται για την εξασφάλιση της συνεχούς πτητικής ικανότητας αεροσκάφους, που περιλαμβάνει και οποιαδήποτε ή συνδυασμό από γενική επισκευή, επιθεώρηση, αντικατάσταση, διόρθωση βλάβης, και την ενσωμάτωση τροποποίησης ή επισκευής.

Σφάλμα συστήματος υψομέτρησης (Altimetry system error - ASE). Η διαφορά μεταξύ του υψομέτρου που φαίνεται στον ενδείκτη υψομέτρου, θεωρώντας μια σωστή βαρομετρική πίεση, και του βαρομετρικού υψομέτρου που αντιστοιχεί στην αδιατάρακτη πίεση του περιβάλλοντος.

Σχέδιο πτήσης (Flight plan). Καθορισμένες πληροφορίες που παρέχονται στις μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, σχετικές με την προτιθέμενη πτήση ή μέρος πτήσης αεροσκάφους.

Τεχνική αποδέσμευση (Maintenance release). Έγγραφο το οποίο περιλαμβάνει πιστοποίηση που επιβεβαιώνει ότι η εργασία συντήρησης στην οποία αναφέρεται έχει ολοκληρωθεί με ικανοποιητικό τρόπο, είτε σύμφωνα με τα εγκεκριμένα στοιχεία και τις διαδικασίες που περιγράφονται στο εγχειρίδιο διαδικασιών του οργανισμού συντήρησης είτε με βάση ένα ισότιμο σύστημα.

Τύπος RNP (RNP type). Μια τιμή απόκλισης που εκφράζεται ως απόσταση σε ναυτικά μίλια από την προβλεπόμενη θέση εντός της οποίας οι πτήσεις θα είναι τουλάχιστον κατά το 95 τοις εκατό του συνολικού χρόνου πτήσης.

Παράδειγμα.- Το RNP 4 αντιπροσωπεύει ακρίβεια ναυτιλίας ± 7,4 χλμ. (4 ν.μ) σε βάση απόκλισης 95 τοις εκατό.

Ύψος αποφυγής εμποδίων (Obstacle clearance altitude - OCA) ή σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (obstacle clearance height - OCH). Το χαμηλότερο ύψος ή το χαμηλότερο σχετικό ύψος πάνω από το υψόμετρο του σχετικού κατωφλίου του διαδρόμου ή του υψομέτρου του αεροδρομίου κατά περίπτωση, που χρησιμοποιείται για τη συμμόρφωση με τα κατάλληλα κριτήρια αποφυγής εμποδίων.

Σημείωση 1.- Το ύψος αποφυγής εμποδίων αναφέρεται στο μέσο επίπεδο της θάλασσας και το σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων αναφέρεται στο υψόμετρο του κατωφλίου ή στην περίπτωση προσεγγίσεων μη ακριβείας στο υψόμετρο του αεροδρομίου ή στο υψόμετρο του κατωφλίου εάν αυτό είναι περισσότερο από 2 μ. (7 πόδια) κάτω από το υψόμετρο του αεροδρομίου. Το σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων για μια κυκλική προσέγγιση αναφέρεται στο υψόμετρο του αεροδρομίου.

Σημείωση 2.- Για ευκολία εκεί που χρησιμοποιούνται και οι δύο εκφράσεις, μπορούν να γράφονται με τη μορφή "ύψος/ σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων" και σε σύντμηση "OCA/H".

Χρόνος πτήσης αεροπλάνων (Flight time - aeroplanes). Ο συνολικός χρόνος από τη στιγμή που ένα αεροπλάνο κινείται για πρώτη φορά προκειμένου να απογειωθεί μέχρι τη στιγμή που ακινητοποιείται στο τέλος της πτήσεως.

Σημείωση.- Ο χρόνος πτήσης, όπως εδώ καθορίζεται, είναι συνώνυμος με τον όρο "χρόνος από εμποδιστήρα σε εμποδιστήρα" που χρησιμοποιείται γενικά, ο οποίος μετράται από το χρόνο που ένα αεροπλάνο κινείται για πρώτη φορά προκειμένου να απογειωθεί μέχρι να σταματήσει οριστικά μετά την πτήση.

Ψυχοκινητικές ουσίες (Psychoactive substances). Αλκοόλ, οπιοειδή, κανναβοειδή, ηρεμιστικά και υπνωτικά, κοκαΐνη, άλλα ψυχοδιεγερτικά, παραισθησιογόνα και διαλυτικά εξόχως πτητικά, ενώ εξαιρούνται ο καφές και ο καπνός.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.
ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές που περιλαμβάνονται στο Παράρτημα 6, Μέρος ΙΙ εφαρμόζονται στην πτητική λειτουργία της διεθνούς γενικής αεροπορίας με αεροπλάνα.

Σημείωση 1.- Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές που εφαρμόζονται στην πτητική λειτουργία αεροπλάνων από αερομεταφορείς οι οποίοι είναι εξουσιοδοτημένοι να πραγματοποιούν διεθνείς εμπορικές αεροπορικές μεταφορές βρίσκονται στο Παράρτημα 6, Μέρος Ι.

Σημείωση 2.- Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές που εφαρμόζονται στις διεθνείς εμπορικές αεροπορικές μεταφορές ή στην πτητική λειτουργία της διεθνούς γενικής αεροπορίας με ελικόπτερα, βρίσκονται στο Παράρτημα 6, Μέρος ΙΙΙ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.
ΓΕΝΙΚΑ

Σημείωση 1.- Παρόλο που η Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία δίνει στο Κράτος Νηολόγησης συγκεκριμένες λειτουργίες τις οποίες αυτό το Κράτος πρέπει να εκπληρώσει, ή οφείλει να εκπληρώσει, ανάλογα με την περίπτωση, η Συνέλευση αναγνώρισε, στην Απόφαση Α23-13, ότι το Κράτος Νηολόγησης μπορεί να αδυνατεί να εκπληρώσει τις ευθύνες του ικανοποιητικά σε περιπτώσεις όπου τα αεροσκάφη μισθώνονται, εκμισθώνονται ή ανταλλάσσονται - ειδικότερα χωρίς πλήρωμα - από αερομεταφορέα άλλου Κράτους και ότι η Σύμβαση μπορεί να καθορίζει επαρκώς τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του Κράτους του αερομεταφορέα σε τέτοιες περιπτώσεις, μέχρι τη χρονική στιγμή που το Άρθρο 83δις της Σύμβασης τεθεί σε ισχύ. Αντίστοιχα, το Συμβούλιο υποστήριξε ότι εάν, στις προαναφερθείσες περιπτώσεις, το Κράτος Νηολόγησης αδυνατεί να εκπληρώσει ικανοποιητικά τις λειτουργίες που του έχουν δοθεί από τη Σύμβαση, μπορεί να αναθέτει στο Κράτος του αερομεταφορέα την ανωτέρω αρμοδιότητα, υπό τον όρο ότι το Κράτος αυτό αποδέχεται τις λειτουργίες του Κράτους Νηολόγησης οι οποίες μπορούν να εκπληρωθούν ικανοποιητικότερα από το Κράτος του αερομεταφορέα. Έγινε κατανοητό ότι επειδή εκκρεμεί η θέση σε ισχύ του Άρθρου 83δις της Σύμβασης, η προηγούμενη ενέργεια θα ήταν μόνο ένα θέμα πρακτικής διευκόλυνσης και δεν θα επηρέαζε ούτε τις διατάξεις της Σύμβασης του Σικάγου, καθορίζοντας τα καθήκοντα του Κράτους Νηολόγησης ούτε οποιουδήποτε τρίτου Κράτους. Ωστόσο, επειδή το Άρθρο 83δις της Σύμβασης τέθηκε σε ισχύ στις 20 Ιουνίου 1997, τέτοιες συμφωνίες μεταφοράς θα ισχύουν, όσον αφορά τα Συμβαλλόμενα Κράτη τα οποία έχουν επικυρώσει το σχετικό Πρωτόκολλο (Doc 9318), εφόσον πληρούν τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο Άρθρο 83δις.

Σημείωση 2.- Στην περίπτωση διεθνών πτητικών λειτουργιών που πραγματοποιούνται από κοινού με αεροπλάνα τα οποία δεν είναι όλα νηολογημένα στο ίδιο Συμβαλλόμενο Κράτος, τίποτα σε αυτό το Μέρος δεν εμποδίζει τα ενδιαφερόμενα Κράτη να συμφωνήσουν στην κοινή εκτέλεση των λειτουργιών που έχει το Κράτος Νηολόγησης σύμφωνα με τις διατάξεις των σχετικών Παραρτημάτων.

Σημείωση 3.- Πληροφορίες για χειριστές, επί των παραμέτρων διαδικασίας πτήσεως και των επιχειρησιακών διαδικασιών, περιέχονται στο PANS-OPS, Τόμος Ι. Κριτήρια, για τη συγκρότηση διαδικασιών πτήσεως εξ όψεως και ενόργανης πτήσεως περιέχονται στο PANS-OPS, Τόμος ΙΙ. Κριτήρια και διαδικασίες αποφυγής εμποδίων, που χρησιμοποιούνται σε ορισμένα Κράτη, ενδέχεται να διαφέρουν από τις PANS-OPS, και η γνώση αυτών των διαφορών είναι σημαντική, για λόγους ασφαλείας.

3.1 Ο κυβερνήτης πρέπει να συμμορφώνεται με τους σχετικούς νόμους, κανονισμούς και διαδικασίες των Κρατών στα οποία πετάει το αεροπλάνο.

Σημείωση 1.- Μπορεί να απαιτείται από το Κράτος Νηολόγησης συμμόρφωση με περισσότερο περιοριστικά μέτρα, όχι σε παράβαση των διατάξεων του 3.1.

Σημείωση 2.- Οι κανόνες οι οποίοι καλύπτουν πτήση πάνω από πελάγη περιέχονται στο Παράρτημα 2.

3.2 Ο κυβερνήτης πρέπει να είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια όλων των μελών του πληρώματος, των επιβατών και του φορτίου που βρίσκονται στο αεροπλάνο όταν οι πόρτες είναι κλειστές. Ο κυβερνήτης πρέπει να είναι επίσης υπεύθυνος για την πτητική λειτουργία και την ασφάλεια του αεροπλάνου από τη στιγμή που το αεροπλάνο είναι έτοιμο να κινηθεί με σκοπό την απογείωση μέχρι τη στιγμή που επιστρέφει στο τέλος της πτήσης και οι κινητήρες που χρησιμοποιούνται σαν βασικές προωθητικές μονάδες σβήσουν.

3.3 Εάν μια κατάσταση έκτακτης ανάγκης, η οποία θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροπλάνου ή των ατόμων, απαιτεί τη λήψη μέτρου το οποίο συνεπάγεται την παραβίαση των τοπικών κανονισμών ή διαδικασιών, ο κυβερνήτης πρέπει να ειδοποιήσει την αρμόδια τοπική αρχή χωρίς καθυστέρηση. Εάν απαιτείται από το Κράτος στο οποίο γίνεται το συμβάν, ο κυβερνήτης πρέπει να υποβάλλει αναφορά για οποιαδήποτε τέτοια παραβίαση στην αρμόδια αρχή αυτού του Κράτους. Στην περίπτωση αυτή, ο κυβερνήτης πρέπει επίσης να υποβάλλει αντίγραφο της αναφοράς στο Κράτος Νηολόγησης. Τέτοιες αναφορές πρέπει να υποβάλλονται το συντομότερο δυνατό και κανονικά μέσα σε δέκα μέρες.

3.4 Ο κυβερνήτης πρέπει να είναι υπεύθυνος για τη γνωστοποίηση στην πλησιέστερη αρμόδια αρχή, με τα πιο γρήγορα διαθέσιμα μέσα, οποιουδήποτε ατυχήματος του αεροπλάνου που έχει σαν αποτέλεσμα σοβαρό τραυματισμό ή θάνατο οποιουδήποτε ατόμου ή σημαντική ζημιά στο αεροπλάνο ή σε περιουσία.

Σημείωση.- Ορισμός του όρου "σοβαρός τραυματισμός" περιέχεται στο Παράρτημα 13 και επεξήγηση του όρου "σημαντική ζημιά" δίνεται στο Accident/ Incident Reporting Manual (ADREP Manual) (Doc 9156)

3.5 Σύσταση.- Ο κυβερνήτης μπορεί να έχει διαθέσιμες στο αεροπλάνο τις απαραίτητες πληροφορίες που αφορούν τις υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης στις περιοχές πάνω από τις οποίες πρόκειται να πετάξει το αεροπλάνο.

3.6 Επικίνδυνα υλικά.

Σημείωση 1.- Διατάξεις για την μεταφορά των επικίνδυνων υλικών περιέχονται στο Παράρτημα 18.

Σημείωση 2.- Το Άρθρο 35 της Σύμβασης αναφέρεται σε ορισμένες τάξεις περιορισμών φορτίου.

3.7 Χρήση ψυχοκινητικών ουσιών.

Σημείωση.- Διατάξεις που αφορούν τη χρήση ψυχοκινητικών ουσιών περιέχονται στο Παράρτημα 1, 1.2.7 και στο Παράρτημα 2, 2.5.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΠΤΗΣΗΣ

4.1 Καταλληλότητα των εγκαταστάσεων λειτουργίας

Ο κυβερνήτης δεν πρέπει να ξεκινάει μια πτήση παρά

μόνο αν έχει βεβαιωθεί με κάθε διαθέσιμο εύλογο μέσο ότι οι περιοχές στο έδαφος ή/και στο νερό και οι διαθέσιμες εγκαταστάσεις και άμεσα απαιτούμενες για τέτοια πτήση και για την ασφαλή πτητική λειτουργία του αεροπλάνου είναι επαρκείς, συμπεριλαμβανομένων και των διευκολύνσεων επικοινωνίας και των βοηθημάτων ναυτιλίας.

Σημείωση.- "Εύλογο μέσον" σ' αυτό το Πρότυπο υποδηλώνει τη χρήση, στο σημείο αναχώρησης, πληροφοριών διαθεσίμων στον κυβερνήτη είτε διαμέσου επισήμων πληροφοριών που δημοσιεύονται από τις υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών είτε αμέσως λαμβανομένων από άλλες πηγές.

4.2 Ελάχιστα λειτουργίας αεροδρομίου

Ο κυβερνήτης δεν πρέπει να πηγαίνει σ' ένα αεροδρόμιο ή να φεύγει από αυτό, χρησιμοποιώντας ελάχιστα λειτουργίας χαμηλότερα από εκείνα, τα οποία μπορεί να καθιερώνονται γι' αυτό το αεροδρόμιο από το Κράτος στο οποίο βρίσκεται, παρά μόνο με ειδική έγκριση από αυτό το Κράτος.

Σημείωση.- Είναι η πρακτική μερικών Κρατών να δηλώνουν, για λόγους σχεδίασης πτήσης, υψηλότερα ελάχιστα για ένα αεροδρόμιο όταν αυτό προτείνεται σαν εναλλαγής, από ότι για το ίδιο αεροδρόμιο, όταν σχεδιάζεται σαν αεροδρόμιο της προτιθέμενης προσγείωσης.

4.3 Ενημέρωση

4.3.1 Ο κυβερνήτης πρέπει να διασφαλίζει ότι τα μέλη του πληρώματος και οι επιβάτες είναι γνώστες, μετά από προφορική ενημέρωση ή άλλα μέσα, της τοποθεσίας και της χρήσης:

α) των ζωνών ασφαλείας, και, κατά περίπτωση,

β) των εξόδων κινδύνου,

γ) των σωσιβίων,

δ) του εξοπλισμού παροχής οξυγόνου, και

ε) άλλου εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης ο οποίος παρέχεται για ατομική χρήση, συμπεριλαμβανομένων και των καρτών ενημέρωσης επιβατών για έκτακτη ανάγκη.

4.3.2 Ο κυβερνήτης πρέπει να διασφαλίζει ότι όλα τα άτομα στο αεροπλάνο γνωρίζουν τη θέση και το γενικό τρόπο χρήσης του βασικού εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης ο οποίος μεταφέρεται για ομαδική χρήση.

4.4 Πτητική ικανότητα αεροπλάνου και προφυλάξεις ασφαλείας

4.4.1 Μια πτήση δεν πρέπει να ξεκινάει μέχρις ότου ο κυβερνήτης βεβαιωθεί ότι:

α) το αεροπλάνο είναι πτητικά ικανό, δεόντως νηολογημένο και ότι τα κατάλληλα πιστοποιητικά σχετικά μ΄ αυτό βρίσκονται στο αεροπλάνο,

β) τα όργανα και ο εξοπλισμός που έχουν εγκατασταθεί στο αεροπλάνο είναι τα κατάλληλα, λαμβάνοντας υπόψη τις αναμενόμενες συνθήκες πτήσης,

γ) οποιαδήποτε απαραίτητη συντήρηση έχει εκτελεσθεί σύμφωνα με το Κεφάλαιο 8,

δ) η μάζα του αεροπλάνου και η θέση του κέντρου βάρους είναι τέτοιες ώστε, η πτήση να μπορεί να διεξαχθεί με ασφάλεια, λαμβάνοντας υπόψη τις αναμενόμενες συνθήκες πτήσης,

ε) οποιοδήποτε μεταφερόμενο φορτίο είναι σωστά κατανεμημένο και ασφαλισμένο, και

στ) δεν πρέπει να γίνεται υπέρβαση των περιορισμών πτητικής λειτουργίας του αεροπλάνου, οι οποίοι περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτήσης ή στο ισοδύναμό του.

4.4.2 Σύσταση.- Ο κυβερνήτης θα πρέπει να έχει επαρκείς πληροφορίες για τις επιδόσεις ανόδου με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία προκειμένου να είναι δυνατό να καθοριστεί ο βαθμός ανόδου ο οποίος μπορεί να επιτευχθεί κατά τη φάση της αναχώρησης για τις υπάρχουσες συνθήκες απογείωσης και την επιθυμητή τεχνική απογείωσης.

4.5 Δελτία καιρού και προγνώσεις

Πριν από την έναρξη μιας πτήσης ο κυβερνήτης πρέπει να είναι γνώστης όλων των διαθεσίμων μετεωρολογικών πληροφοριών των καταλλήλων για την επιθυμητή πτήση. Η προετοιμασία για μια πτήση μακριά από τη γειτνιάζουσα περιοχή του τόπου αναχώρησης, και για κάθε πτήση με κανόνες πτήσης δι' οργάνων, πρέπει να περιλαμβάνει: 1) μελέτη των πρόσφατων διαθέσιμων δελτίων καιρού και προγνώσεων, και 2) το σχεδιασμό εναλλακτικών ενεργειών για την περίπτωση που η πτήση δεν μπορεί να ολοκληρωθεί όπως έχει σχεδιασθεί λόγω καιρικών συνθηκών.

Σημείωση.- Οι απαιτήσεις για σχέδια πτήσης περιλαμβάνονται στο Παράρτημα 2 - Rules of the Air και Procedures for Air Navigation Services - Rules of the Air and Air Traffic Services (PANS-RAC, Doc 4444).

4.6 Περιορισμοί που επιβάλλονται λόγω καιρικών συνθηκών

4.6.1 Πτήση σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως εξ όψεως

Η πτήση, εκτός από καθαρά τοπικές πτήσεις σε μετεωρολογικές συνθήκες εξ όψεως, που πρέπει να διεξάγεται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης εξ όψεως, δεν πρέπει να ξεκινά παρά μόνο εάν υπάρχουν διαθέσιμα πρόσφατα μετεωρολογικά δελτία, ή συνδυασμός από πρόσφατα δελτία και προγνώσεις, που δείχνουν ότι οι μετεωρολογικές συνθήκες κατά μήκος της διαδρομής, ή μέρους της διαδρομής πτήσης με βάση τους κανόνες πτήσεως εξ όψεως, θα είναι τέτοιες, την κατάλληλη στιγμή, που να συμβαδίζουν με αυτούς τους κανόνες.

4.6.2 Πτήση σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως δι' οργάνων

4.6.2.1 Όταν απαιτείται αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού. Μια πτήση που πρέπει να διεξάγεται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως δι' οργάνων δεν πρέπει να ξεκινά παρά μόνο εάν οι διαθέσιμες πληροφορίες δείχνουν ότι οι συνθήκες, στο αεροδρόμιο που πρόκειται να γίνει η προσγείωση και τουλάχιστον σ' ένα εναλλαγής θα είναι, κατά τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης, στα ελάχιστα λειτουργίας αεροδρομίου ή πάνω από αυτά.

4.6.2.2 Όταν δεν απαιτείται αεροδρόμιο εναλλαγής. Μια πτήση που πρέπει να διεξάγεται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως δι' οργάνων σε ένα αεροδρόμιο, όταν δεν απαιτείται αεροδρόμιο εναλλαγής, δεν θα ξεκινά παρά μόνο εάν:

α) καθορίζεται μια τυποποιημένη διαδικασία προσέγγισης δι' οργάνων για το αεροδρόμιο επιθυμητής προσγείωσης, και

β) διαθέσιμες πρόσφατες μετεωρολογικές πληροφορίες δείχνουν ότι οι ακόλουθες μετεωρολογικές συνθήκες θα υπάρχουν από δύο ώρες πριν μέχρι δύο ώρες μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης:

1) βάση νεφών τουλάχιστον 300 μ. (1000 πόδια) πάνω από το ελάχιστο το οποίο έχει σχέση με τη διαδικασία προσέγγισης δι' οργάνων, και

2) ορατότητα τουλάχιστον 5.5 χλμ. ή 4 χλμ. πάνω από το ελάχιστο το οποίο έχει σχέση με τη διαδικασία.

4.6.3 Ελάχιστα λειτουργίας αεροδρομίου

4.6.3.1 Μια πτήση δεν πρέπει να συνεχίζεται προς το αεροδρόμιο της επιθυμητής προσγείωσης παρά μόνο εάν οι τελευταίες διαθέσιμες μετεωρολογικές πληροφορίες δείχνουν ότι οι συνθήκες σε εκείνο το αεροδρόμιο, ή τουλάχιστον σε ένα αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού, θα είναι, την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, στα καθορισμένα ελάχιστα λειτουργίας αεροδρομίου ή πάνω από αυτά.

4.6.3.2 Μία προσέγγιση δι' οργάνων δεν πρέπει να συνεχίζεται πέραν του σημείου αναγνώρισης του εξωτερικού σημαντήρα (outer marker fix) σε περίπτωση προσέγγισης ακριβείας ή κάτω από 300 μ. (1.000 πόδια) πάνω από το αεροδρόμιο σε περίπτωση προσέγγισης μη ακριβείας, παρά μόνο εάν η αναφερόμενη ορατότητα ή η ελεγχόμενη ορατή απόσταση διαδρόμου είναι πάνω από το καθορισμένο ελάχιστο.

4.6.3.3 Εάν, μετά τη διέλευση του σημείου αναγνώρισης του εξωτερικού σημαντήρα, σε περίπτωση προσέγγισης ακριβείας ή μετά την κάθοδο κάτω από τα 300 μ. (1.000 πόδια) πάνω από το αεροδρόμιο σε περίπτωση προσέγγισης μη ακριβείας, η αναφερόμενη ορατότητα ή η ελεγχόμενη ορατή απόσταση διαδρόμου μειώνεται κάτω από το καθορισμένο ελάχιστο, η προσέγγιση μπορεί να συνεχιστεί στο DA/H ή στο MDA/H. Σε οποιαδήποτε περίπτωση, ένα αεροπλάνο δεν πρέπει να συνεχίζει την προσέγγισή του για προσγείωση πέραν ενός σημείου στο οποίο θα παραβιάζονταν τα όρια των ελαχίστων λειτουργίας αεροδρομίου.

Σημείωση.- "Ελεγχόμενη ορατή απόσταση διαδρόμου" σημαίνει τις αναφερόμενες τιμές μιας ή περισσοτέρων θέσεων αναφοράς ορατής απόστασης διαδρόμου (ζώνη επαφής τροχών στο διάδρομο, μέσο σημείο και τέλος) που χρησιμοποιούνται για να προσδιορίζεται εάν πληρούνται ή όχι τα ελάχιστα λειτουργίας αεροδρομίου. Όπου χρησιμοποιείται ορατή απόσταση διαδρόμου, η ελεγχόμενη ορατή απόσταση διαδρόμου είναι η ορατή απόσταση διαδρόμου για τη ζώνη επαφής τροχών στο διάδρομο, εκτός εάν καθορίζεται διαφορετικά με τα κριτήρια του Κράτους.

4.6.4 Πτήση σε συνθήκες παγοποίησης

Μια πτήση που πρόκειται να γίνει σε γνωστές ή αναμενόμενες συνθήκες παγοποίησης δεν πρέπει να ξεκινήσει παρά μόνο εάν το αεροπλάνο είναι πιστοποιημένο και εξοπλισμένο για να αντιμετωπίζει τέτοιες καταστάσεις.

4.7 Αεροδρόμια εναλλαγής προορισμού

Για πτήση η οποία πρέπει να διεξαχθεί σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως δι' οργάνων, τουλάχιστον ένα αεροδρόμιο εναλλαγής πρέπει να επιλεγεί και να καθοριστεί στο σχέδιο πτήσης, εκτός εάν:

α) η διάρκεια της πτήσης και οι μετεωρολογικές συνθήκες που επικρατούν είναι τέτοιες ώστε υπάρχει μια λογική βεβαιότητα ότι, κατά τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης στο αεροδρόμιο της επιθυμητής προσγείωσης, και για μια λογική περίοδο πριν και μετά από τέτοιο χρόνο, η προσέγγιση και η προσγείωση μπορούν να γίνουν κάτω από μετεωρολογικές συνθήκες όψεως, ή



β) το αεροδρόμιο της επιθυμητής προσγείωσης είναι απομονωμένο και δεν υπάρχει κατάλληλο αεροδρόμιο εναλλαγής.

4.8 Εφοδιασμός καυσίμων και λιπαντικών

4.8.1 Μια πτήση δεν πρέπει να ξεκινά παρά μόνο εάν, λαμβάνοντας υπόψη τις μετεωρολογικές συνθήκες και οποιεσδήποτε καθυστερήσεις οι οποίες αναμένονται στην πτήση, το αεροπλάνο φέρει αρκετά καύσιμα και λιπαντικά για να διασφαλίζεται ότι μπορεί να ολοκληρώσει με ασφάλεια την πτήση και, εάν είναι δυνατόν, να πληρούνται οι ακόλουθες ειδικές διατάξεις:

4.8.1.1 Πτήση σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως δι' οργάνων. Τουλάχιστον αρκετά καύσιμα και λιπαντικά πρέπει να φέρονται για να επιτρέπουν στο αεροπλάνο:

α) όταν, σύμφωνα με την εξαίρεση που περιέχεται στο 4.6.2.2, δεν απαιτείται ένα αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού, για να πετάξει στο αεροδρόμιο για το οποίο έχει σχεδιαστεί η πτήση και για μετέπειτα περίοδο 45 λεπτών, ή

β) όταν απαιτείται ένα αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού, να πετάξει στο αεροδρόμιο για το οποίο έχει σχεδιαστεί η πτήση, από εκεί σε ένα αεροδρόμιο εναλλαγής, και για μετέπειτα περίοδο 45 λεπτών.

Σημείωση.- Τίποτα στο 4.8 δεν εμποδίζει την τροποποίηση ενός σχεδίου πτήσης κατά τη διάρκεια της πτήσης με σκοπό να επανασχεδιαστεί η πτήση για ένα άλλο αεροδρόμιο, με την προϋπόθεση ότι μπορούν να πληρούνται οι απαιτήσεις του 4.8 από το σημείο που επανασχεδιάζεται η πτήση.

4.9 Παροχή Οξυγόνου

Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι οξυγόνο είναι διαθέσιμο στα μέλη του πληρώματος και τους επιβάτες σε επαρκείς ποσότητες για όλες τις πτήσεις σε τέτοια ύψη όπου έλλειψη οξυγόνου μπορεί να έχει σαν αποτέλεσμα εξασθένηση των δυνάμεων των μελών του πληρώματος ή να επηρεάσει επιζήμια τους επιβάτες.

Σημείωση.- Οδηγίες για τη μεταφορά και τη χρήση οξυγόνου δίνονται στο Συνημμένο Β.

4.10 Χρήση οξυγόνου

Όλα τα μέλη του πληρώματος, όταν εμπλέκονται στην εκτέλεση ουσιαστικών καθηκόντων για την ασφαλή λειτουργία ενός αεροπλάνου κατά τη διάρκεια της πτήσης, πρέπει να χρησιμοποιούν συνέχεια οξυγόνο οποτεδήποτε επικρατούν οι περιστάσεις για τις οποίες έχει απαιτηθεί η παροχή του σύμφωνα με το 4.9.

4.11 Οδηγίες έκτακτης ανάγκης
κατά τη διάρκεια της πτήσης

Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης κατά τη διάρκεια της πτήσης, ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι σε όλα τα άτομα που βρίσκονται στο αεροπλάνο έχουν δοθεί οδηγίες για μια τέτοια έκτακτη ανάγκη όπως το απαιτούν οι περιστάσεις.

4.12 Αναφορές καιρού από χειριστές

Σύσταση.- Όταν συναντώνται καιρικές συνθήκες που πιθανόν να επηρεάσουν την ασφάλεια άλλων αεροσκαφών, πρέπει να αναφέρονται το συντομότερο δυνατό.

4.13 Επικίνδυνες συνθήκες πτήσης

Σύσταση.- Επικίνδυνες συνθήκες πτήσης, εκτός από αυτές που έχουν σχέση με μετεωρολογικές συνθήκες, που συναντώνται στη διαδρομή πρέπει να αναφέρονται το συντομότερο δυνατό. Οι αναφορές που παρέχονται

με αυτόν τον τρόπο πρέπει να δίνουν τέτοιες λεπτομέρειες που μπορεί να είναι σχετικές με την ασφάλεια άλλων αεροσκαφών.

4.14 Φυσική κατάσταση των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης

Ο κυβερνήτης πρέπει να είναι υπεύθυνος για να εξασφαλίζει ότι μια πτήση:

α) δεν πρέπει να ξεκινά αν οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης είναι ανίκανο να εκτελέσει τα καθήκοντά του για οποιαδήποτε αιτία όπως τραυματισμός, αδιαθεσία, κόπωση, τα αποτελέσματα του αλκοόλ ή των φαρμάκων, και

β) δεν πρέπει να συνεχίζεται πέραν του πλησιέστερου κατάλληλου αεροδρομίου όταν η ικανότητα των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης για την εκτέλεση καθηκόντων είναι σημαντικά μειωμένη λόγω εξασθένησης των δυνάμεων από αιτίες όπως κόπωση, αδιαθεσία, έλλειψη οξυγόνου.

4.15 Μέλη πληρώματος διακυβέρνησης στις θέσεις τους

4.15.1 Απογείωση και προσγείωση

Όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης που απαιτείται να είναι σε υπηρεσία στο πιλοτήριο πρέπει να είναι στις θέσεις τους.

4.15.2 Κατά τη διαδρομή

Όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης που απαιτείται να είναι σε υπηρεσία στο πιλοτήριο πρέπει να παραμένουν στις θέσεις τους εκτός αν η απουσία τους είναι απαραίτητη για την εκτέλεση καθηκόντων σε σχέση με τη λειτουργία του αεροπλάνου ή για φυσικές ανάγκες.

4.15.3 Ζώνες ασφαλείας

Όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει να έχουν τις ζώνες ασφαλείας τους δεμένες όταν είναι στις θέσεις τους.

4.15.4 Ιμάντες ώμου

Σύσταση.- Όταν προβλέπονται ιμάντες ώμου, οποιοδήποτε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης που βρίσκεται στη θέση χειριστή πρέπει να έχει τους ιμάντες ώμου δεμένους κατά τις φάσεις απογείωσης και προσγείωσης - όλα τα άλλα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει να έχουν τους ιμάντες ώμου δεμένους κατά τη φάση απογείωσης και προσγείωσης εκτός αν οι ιμάντες ώμου εμποδίζουν την εκτέλεση των καθηκόντων τους, όπου σ' αυτή την περίπτωση οι ιμάντες ώμου μπορούν να λύνονται αλλά η ζώνη ασφαλείας πρέπει να παραμένει δεμένη.

Σημείωση.- Οι ιμάντες ώμου περιλαμβάνουν ιμάντα(ες) πρόσδεσης ώμου και ζώνη ασφαλείας που μπορούν να χρησιμοποιούνται ανεξάρτητα.

4.16 Διαδικασίες πτήσεως δι' οργάνων

4.16.1 Μια ή περισσότερες διαδικασίες προσέγγισης δι' οργάνων, σχεδιασμένες σύμφωνα με την ταξινόμηση των λειτουργιών προσέγγισης και προσγείωσης δι' οργάνων, πρέπει να εγκρίνονται και να τίθενται σε ισχύ από το Κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο για να εξυπηρετούν κάθε διάδρομο με όργανα ή αεροδρόμιο που χρησιμοποιείται για πτήσεις δι' οργάνων.

4.16.2 Όλα τα αεροπλάνα που πετάνε σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως δι' οργάνων πρέπει να συμμορφώνονται με τις διαδικασίες πτήσεως δι' οργάνων που είναι εγκεκριμένες από το Κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο.

Σημείωση 1.- Ορισμοί, για την ταξινόμηση των πτητικών λειτουργιών ενόργανης προσέγγισης και προσγείωσης, βρίσκονται στο Κεφάλαιο 1.

Σημείωση 2.- Πληροφορίες για χειριστές, επί των παραμέτρων διαδικασίας πτήσεως και των επιχειρησιακών διαδικασιών, περιέχονται στο PANS-OPS, Τόμος I. Κριτήρια, για τη συγκρότηση διαδικασιών πτήσεως εξ όψεως και ενόργανης πτήσεως περιέχονται στο PANS-OPS, Τόμος II. Κριτήρια και διαδικασίες αποφυγής εμποδίων, που χρησιμοποιούνται σε ορισμένα Κράτη, ενδέχεται να διαφέρουν από τις PANS-OPS, και η γνώση αυτών των διαφορών είναι σημαντική, για λόγους ασφαλείας.

4.17 Οδηγίες - γενικά

Ένα αεροπλάνο δεν πρέπει να τροχοδρομεί στην περιοχή κίνησης ενός αεροδρομίου παρά μόνο εάν το άτομο στα χειριστήρια:

α) έχει πλήρη εξουσιοδότηση από τον ιδιοκτήτη ή στην περίπτωση που είναι μισθωμένο από τον εκμισθωτή ή από έναν διορισμένο πράκτορα,

β) είναι απόλυτα ικανό να τροχοδρομεί το αεροπλάνο,

γ) έχει τα απαιτούμενα προσόντα για να χρησιμοποιεί το ραδιοτηλέφωνο εάν απαιτούνται ραδιοεπικοινωνίες, και

δ) έχει λάβει οδηγίες από ένα αρμόδιο άτομο σε σχέση με τη διάταξη του αεροδρομίου και, όπου έχει εφαρμογή, πληροφορίες για διαδρομές, σήματα, σημάνσεις, φώτα, σήματα και οδηγίες ΕΕΚ, φρασεολογία και διαδικασίες και είναι ικανό να συμμορφώνεται με τα λειτουργικά πρότυπα, τα οποία απαιτούνται για ασφαλή κίνηση του αεροπλάνου στο αεροδρόμιο.

4.18 Ανεφοδιασμός με επιβάτες στο αεροσκάφος

4.18.1 Σύσταση.- Ένα αεροπλάνο δεν θα πρέπει να ανεφοδιάζεται όταν οι επιβάτες επιβιβάζονται, είναι στο αεροσκάφος ή αποβιβάζονται εκτός εάν παρακολουθείται από τον κυβερνήτη ή άλλο πρόσωπο με ανάλογα προσόντα το οποίο είναι έτοιμο να ξεκινήσει και να κατευθύνει μια εκκένωση του αεροπλάνου με τα πιο πρακτικά και γρήγορα μέσα που είναι διαθέσιμα.

4.18.2 Σύσταση.- Όταν γίνεται ανεφοδιασμός με επιβάτες που επιβιβάζονται, που είναι στο αεροσκάφος ή αποβιβάζονται, πρέπει να διατηρείται η αμφίδρομη επικοινωνία με το σύστημα ενδοεπικοινωνίας του αεροπλάνου ή άλλα κατάλληλα μέσα μεταξύ του πληρώματος εδάφους το οποίο επιβλέπει τον ανεφοδιασμό και του κυβερνήτη ή άλλου πρόσωπο με ανάλογα προσόντα που απαιτείται από το 4.18.1.

Σημείωση 1.- Οι διατάξεις του 4.18.1 δεν απαιτούν απαραίτητα την ανάπτυξη ολόκληρης της σκάλας του αεροπλάνου ή το άνοιγμα των εξόδων κινδύνου σαν προϋπόθεση ανεφοδιασμού.

Σημείωση 2.- Οι διατάξεις που αφορούν τον ανεφοδιασμό του αεροσκάφους περιέχονται στο Παράρτημα 14, Τόμος I και η καθοδήγηση στις πρακτικές ασφαλούς ανεφοδιασμού περιέχονται στο Airport Services Manual (Doc 9137), Μέρη 1 και 8.

Σημείωση 3.- Πρόσθετες προφυλάξεις απαιτούνται όταν ο ανεφοδιασμός γίνεται με άλλα καύσιμα εκτός της αεροπορικής κηροζίνης ή όταν ο ανεφοδιασμός καταλήγει σ΄ ένα μείγμα από αεροπορική κηροζίνη με άλλα αεροπορικά καύσιμα αεροστροβίλων, ή όταν έχει χρησιμοποιήσει μια ανοικτή γραμμή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ
ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ

5.1 Ένα αεροπλάνο πρέπει να πετάει:

α) σύμφωνα με τους όρους του πιστοποιητικού πτητικής ικανότητάς του ή ισοδύναμου εγκεκριμένου εγγράφου,

β) μέσα στους περιορισμούς πτητικής λειτουργίας που καθορίζονται από την πιστοποιούσα αρχή του Κράτους Νηολόγησης, και

γ) μέσα στους περιορισμούς μάζας που επιβάλλονται από τη συμμόρφωση με τα ισχύοντα Πρότυπα πιστοποίησης θορύβου στο Παράρτημα 16, Τόμος Ι, εκτός αν επιτρέπεται διαφορετικά, σε εξαιρετικές περιστάσεις για ένα συγκεκριμένο αεροδρόμιο ή διάδρομο όπου δεν υπάρχει πρόβλημα διατάραξης λόγω θορύβου, από την αρμόδια αρχή του Κράτους στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο.

5.2 Μέσα στο αεροπλάνο πρέπει να υπάρχουν πινακίδες, πίνακες, σημάνσεις οργάνων ή συνδυασμοί αυτών, που να περιλαμβάνουν εκείνους τους περιορισμούς πτητικής λειτουργίας που καθορίζονται για οπτική παρουσίαση από την πιστοποιούσα αρχή του Κράτους Νηολόγησης.

Σημείωση.- Τα Πρότυπα του Παραρτήματος 8 - Πτητική Ικανότητα Αεροσκαφών, Μέρη ΙΙΙΑ και ΙΙΙΒ, έχουν εφαρμογή σε όλα τα αεροπλάνα πάνω από 5700 kg μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης τα οποία προορίζονται για τη μεταφορά επιβατών ή φορτίου ή ταχυδρομείου στη διεθνή αεροναυτιλία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6.
ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ

Σημείωση.- Προδιαγραφές για την προμήθεια εξοπλισμού επικοινωνίας και πλοήγησης αεροπλάνου περιέχονται στο Κεφάλαιο 7.

6.1 Όλα τα αεροπλάνα σε όλες τις πτήσεις

6.1.1 Γενικά

Επιπλέον του απαραίτητου ελάχιστου εξοπλισμού για την έκδοση πιστοποιητικού πτητικής ικανότητας, τα όργανα, εξοπλισμός και έντυπα πτήσεως που ορίζονται στις επόμενες παραγράφους πρέπει να εγκαθίστανται ή φέρονται, κατά περίπτωση, σε αεροπλάνα σύμφωνα με το χρησιμοποιούμενο αεροπλάνο και ως προς τις περιστάσεις υπό τις οποίες πρόκειται να διεξαχθεί η πτήση. Τα οριζόμενα όργανα και εξοπλισμός, περιλαμβανομένης της εγκατάστασής τους, πρέπει να είναι εγκεκριμένα ή αποδεκτά από το Κράτος Νηολόγησης.

6.1.2 Όργανα

Ένα αεροπλάνο πρέπει να είναι εξοπλισμένο με όργανα τα οποία δίνουν τη δυνατότητα στο πλήρωμα διακυβέρνησης να ελέγχει το ίχνος πτήσης του αεροπλάνου, να εκτελεί οποιοδήποτε διαδικαστικό ελιγμό και να παρατηρεί τους περιορισμούς πτητικής λειτουργίας του αεροπλάνου στις αναμενόμενες συνθήκες λειτουργίας.

6.1.3 Εξοπλισμός

6.1.3.1 Όλα τα αεροπλάνα σε όλες τις πτήσεις

6.1.3.1.1 Όλα τα αεροπλάνα σε όλες τις πτήσεις πρέπει να είναι εξοπλισμένα με:

α) ένα προσιτό κουτί πρώτων βοηθειών,

β) φορητούς πυροσβεστήρες τέτοιου τύπου, που όταν αδειάζουν, να μην προκαλούν επικίνδυνη μόλυνση του αέρα μέσα στο αεροπλάνο. Τουλάχιστον ένας πρέπει να είναι τοποθετημένος:

1) στο θάλαμο διακυβέρνησης, και

2) σε κάθε διαμέρισμα επιβατών ο οποίος είναι ξεχωριστός από το θάλαμο διακυβέρνησης και δεν είναι άμεσα προσιτός στον κυβερνήτη ή το συγκυβερνήτη,

γ) 1) ένα κάθισμα ή θέση-κρεβάτι για κάθε άτομο πάνω από μια ηλικία η οποία καθορίζεται από το Κράτος Νηολόγησης, και

2) μια ζώνη ασφαλείας για κάθε κάθισμα και ζώνες συγκράτησης για κάθε θέση- κρεβάτι,

δ) τα ακόλουθα εγχειρίδια, χάρτες και πληροφορίες:

1) το εγχειρίδιο πτήσης ή άλλα έγγραφα ή πληροφορίες που αφορούν οποιουσδήποτε περιορισμούς πτητικής λειτουργίας οι οποίοι καθορίζονται για το αεροπλάνο από την πιστοποιούσα αρχή του Κράτους Νηολόγησης, που απαιτούνται για την εφαρμογή του Κεφαλαίου 5,

2) ισχύοντες και κατάλληλοι χάρτες για τη διαδρομή της προτεινόμενης πτήσης και όλες τις διαδρομές κατά μήκος των οποίων είναι λογικό να αναμένεται ότι η πτήση μπορεί να εκτραπεί,

3) διαδικασίες, όπως καθορίζονται στο Παράρτημα 2, για κυβερνήτες αναχαιτισθέντων αεροσκαφών, και

4) οπτικά σήματα για χρήση από αναχαιτίζοντα και αναχαιτιζόμενα αεροσκάφη, όπως περιέχονται στο Παράρτημα 2,

ε) εφεδρικές ηλεκτρικές ασφάλειες κατάλληλης απόδοσης για αντικατάσταση αυτών που είναι προσιτές κατά την πτήση.

6.1.3.1.2 Σύσταση.- Όλα τα αεροπλάνα σε όλες τις πτήσεις θα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με κώδικες σημάτων εδάφους - αέρα με σκοπό την έρευνα και διάσωση.

6.1.3.1.3 Σύσταση.- Όλα τα αεροπλάνα σε όλες τις πτήσεις θα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με ιμάντες ώμου για κάθε κάθισμα μέλους πληρώματος διακυβέρνησης.

Σημείωση.- Οι ιμάντες ώμου περιλαμβάνουν ιμάντα(ες) πρόσδεσης ώμου και ζώνη ασφαλείας που μπορούν να χρησιμοποιούνται ανεξάρτητα.

6.1.4 Σήμανση σημείων θραύσης ατράκτου

6.1.4.1 Εάν επισημαίνονται σ΄ ένα αεροπλάνο περιοχές της ατράκτου που είναι κατάλληλες για θραύση από τα μέλη διάσωσης σε έκτακτη ανάγκη, τέτοιες περιοχές πρέπει να έχουν σήμανση όπως φαίνεται στο παρακάτω σχήμα. Το χρώμα των σημάνσεων πρέπει να είναι κόκκινο ή κίτρινο, και εάν είναι απαραίτητο πρέπει να υπάρχει περίγραμμα σε άσπρο για να κάνει αντίθεση με το περιβάλλον.

6.1.4.2 Εάν οι σημάνσεις στις γωνίες απέχουν περισσότερο από 2 μ., ενδιάμεσες γραμμές 9 εκ. x 3 εκ. πρέπει να παρεμβάλλονται έτσι ώστε να μην υπάρχουν περισσότερα από 2 μ. μεταξύ διαδοχικών σημάνσεων.

Σημείωση.- Αυτό το Πρότυπο δεν απαιτεί οποιοδήποτε αεροπλάνο να έχει περιοχές θραύσης ατράκτου.

6.2 Όλα τα αεροπλάνα που πετάνε εξ όψεως (VFR)

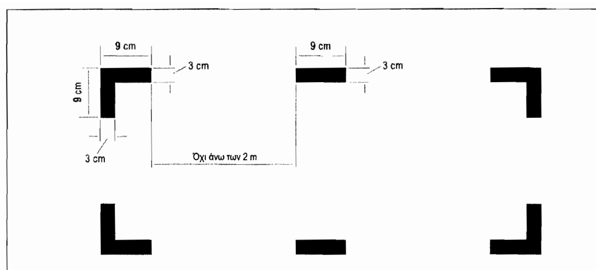
6.2.1 Όλα τα αεροπλάνα όταν πετάνε VFR πρέπει να είναι εξοπλισμένα με:

α) μαγνητική πυξίδα,

β) χρονόμετρο ακριβείας που να δείχνει το χρόνο σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,

γ) ευαίσθητο βαρομετρικό υψόμετρο,
δ) ενδείκτη ταχύτητας αέρα, και
ε) πρόσθετα όργανα ή εξοπλισμό όπως μπορεί να καθορίζονται από την αρμόδια αρχή.

6.2.2 Σύσταση.- Οι πτήσεις VFR οι οποίες διεξάγονται ως ελεγχόμενες πτήσεις θα πρέπει να είναι εξοπλισμένες σύμφωνα με το 6.6.



Σήμανση σημείων θραύσης ατράκτου (Βλέπε 6.1.4)

6.3 Όλα τα αεροπλάνα σε πτήσεις πάνω από νερό

6.3.1 Υδροπλάνα

Όλα τα υδροπλάνα για όλες τις πτήσεις πρέπει να είναι εξοπλισμένα με:

α) ένα σωσίβιο γιλέκο ή ισότιμη ανεξάρτητη συσκευή επίπλευσης, για κάθε άτομο πάνω στο υδροπλάνο, αποθηκευμένο σε μια θέση άμεσα προσιτή από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι,

β) εξοπλισμό για σήμανση των ηχητικών σημάτων που καθορίζονται στους Διεθνείς Κανονισμούς για Πρόληψη Συγκρούσεων στο Θάλασσα, όπου είναι εφαρμόσιμο,

γ) μια άγκυρα,

δ) μια άγκυρα θαλάσσης (επιβραδυντής), όταν είναι απαραίτητη για βοήθεια κατά τους ελιγμούς.

Σημείωση.- Τα "Υδροπλάνα" περιλαμβάνουν αμφίβια που λειτουργούν σαν υδροπλάνα.

6.3.2 Αεροπλάνα ξηράς

6.3.2.1 Μονοκινητήρια αεροπλάνα.

Σύσταση.- Όλα τα μονοκινητήρια αεροπλάνα ξηράς όταν πετάνε σε διαδρομή πάνω από νερό πέραν της απόστασης κατολίσθησης από την ακτή πρέπει να έχουν ένα σωσίβιο ή ισότιμη μεμονωμένη συσκευή επίπλευσης για κάθε άτομο πάνω στο αεροπλάνο αποθηκευμένα σε μια θέση εύκολα προσιτή από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι το ατόμου για χρήση από αυτό.

Σημείωση.- Τα "αεροπλάνα ξηράς" περιλαμβάνουν αμφίβια τα οποία λειτουργούν σαν αεροπλάνα ξηράς.

6.3.3 Όλα τα αεροπλάνα σε πτήσεις μεγάλων αποστάσεων πάνω από νερό

Όλα τα αεροπλάνα όταν πετάνε σε πτήσεις μεγάλων αποστάσεων πάνω από νερό:

α) στην περίπτωση που το αεροπλάνο μπορεί να βρεθεί πάνω από το νερό σε απόσταση μεγαλύτερη από 93 χλμ. (50 ν.μ.) μακριά από ξηρά, η οποία είναι κατάλληλη για προσγείωση έκτακτης ανάγκης, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με:

- ένα σωσίβιο ή αντίστοιχη ατομική συσκευή επίπλευσης για κάθε άτομο επάνω στο αεροπλάνο, αποθηκευμένη σε μια θέση εύκολα προσιτή από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι το ατόμου για χρήση από αυτό.

β) στην περίπτωση που βρεθεί πάνω από νερό μακριά από ξηρά κατάλληλη για προσγείωση έκτακτης ανάγκης σε απόσταση μεγαλύτερη από 185 χλμ. (100 ν.μ.), στην περίπτωση μονοκινητήριων αεροπλάνων, και μεγαλύτερη από 370 χλμ. (200 ν.μ.), στην περίπτωση πολυκινητήριων αεροπλάνων που είναι ικανά να συνεχίσουν την πτήση με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με:

1) επαρκή αριθμό σωσίβιων λέμβων για να μεταφέρουν όλους τους επιβαίνοντες στο αεροπλάνο, οι οποίες είναι αποθηκευμένες με τέτοιο τρόπο ώστε να διευκολύνεται η άμεση χρήση τους σε έκτακτες καταστάσεις, εφοδιασμένες με κατάλληλο εξοπλισμό διάσωσης, συμπεριλαμβανομένων και μέσων για την διατήρηση της ζωής, όπως προβλέπεται για την πτήση που πρόκειται να γίνει, και

2) εξοπλισμό για να πραγματοποιούνται τα σήματα κινδύνου με πυροτεχνήματα που περιγράφονται στο Παράρτημα 2.

6.4 Όλα τα αεροπλάνα σε πτήσεις
πάνω από καθορισμένες περιοχές ξηράς

Τα αεροπλάνα, όταν λειτουργούν κατά μήκος περιοχών ξηράς οι οποίες έχουν καθοριστεί από το ενδιαφερόμενο Κράτος σαν περιοχές στις οποίες η έρευνα και διάσωση θα ήταν ιδιαίτερα δύσκολες, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με τέτοιες συσκευές εκπομπής σημάτων και εξοπλισμό διάσωσης (συμπεριλαμβανομένων και των μέσων για τη διατήρηση της ζωής) οι οποίες να είναι κατάλληλες για τις περιοχές πάνω από τις οποίες γίνεται η πτήση.

6.5 Όλα τα αεροπλάνα σε πτήσεις μεγάλου ύψους

6.5.1 Όλα τα αεροπλάνα που πρόκειται να πετάνε σε μεγάλα ύψη, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με αποθήκη οξυγόνου και με ένα μηχανισμό διοχέτευσης ικανό να αποθηκεύει και να διοχετεύει τις παροχές οξυγόνου που απαιτούνται στο 4.9.

6.5.2 Αεροπλάνα για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας εκδόθηκε για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1990.

Αεροπλάνα με συμπίεση τα οποία πρόκειται να πετάνε σε ύψη στα οποία η ατμοσφαιρική πίεση είναι μικρότερη από τα 376 hPa πρέπει να είναι εξοπλισμένα με μια συσκευή η οποία δίνει θετική προειδοποίηση στο πλήρωμα διακυβέρνησης για οποιαδήποτε επικίνδυνη απώλεια συμπίεσης.

6.5.3 Αεροπλάνα για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας εκδόθηκε για πρώτη φορά προ της 1ης Ιανουαρίου 1990

Σύσταση.- Αεροπλάνα με συμπίεση τα οποία πρόκειται να πετάνε σε ύψη όπου η ατμοσφαιρική πίεση είναι μικρότερη από τα 376 hPa θα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με μια συσκευή που δίνει θετική προειδοποίηση στο πλήρωμα διακυβέρνησης για οποιαδήποτε επικίνδυνη απώλεια συμπίεσης.

6.6 Όλα τα αεροπλάνα που πετάνε σύμφωνα
με τους κανόνες πτήσεως δι' οργάνων

Όλα τα αεροπλάνα όταν πετάνε σύμφωνα με του κανόνες πτήσεως δι' οργάνων ή όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να διατηρηθεί σ' ένα επιθυμητό ύψος χωρίς αναφορά σε ένα ή περισσότερα όργανα πτήσης, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με:

α) μια μαγνητική πυξίδα,

β) ένα χρονόμετρο ακριβείας το οποίο να δείχνει το χρόνο σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,

γ) ένα ευαίσθητο υψόμετρο πιέσεως,

Σημείωση.- Εξαιτίας της μακράς ιστορίας των λανθασμένων ενδείξεων, η χρήση των υψομέτρων με τυμπανοειδή δείκτη δεν συνιστάται.

δ) ένα σύστημα ένδειξης της ταχύτητας αέρα με ένα μέσο πρόληψης της κακής λειτουργίας εξαιτίας είτε της υγροποίησης, είτε της παγοποίησης,

ε) ένα ενδείκτη στροφών και ολισθήσεων,

στ) ένα ενδείκτη στάσης (τεχνητός ορίζοντας),

ζ) ένα ενδείκτη πορείας (γυροσκόπιο πορείας),

Σημείωση.- Οι απαιτήσεις των παραπάνω ε), στ), και ζ), μπορεί να πληρούνται με συνδυασμούς οργάνων ή με ολοκληρωμένα συστήματα καθοδήγησης πτήσης με την προϋπόθεση ότι εξασφαλίζονται τα προφυλακτικά μέτρα για ολική αστοχία, τα οποία ενυπάρχουν στα τρία διαφορετικά όργανα.

η) μέσα για την ένδειξη αν η παροχή ενέργειας στα γυροσκοπικά όργανα είναι επαρκής,

θ) ένα μέσο ένδειξης της εξωτερικής θερμοκρασίας αέρα στο θάλαμο πληρώματος διακυβέρνησης,

ι) ένα ενδείκτη βαθμού ανόδου και καθόδου, και

ια) τέτοια πρόσθετα όργανα ή εξοπλισμό όπως μπορεί να καθορίζονται από την αρμόδια αρχή.

6.7 Όλα τα αεροπλάνα όταν πετάνε τη νύχτα

Όλα τα αεροπλάνα, όταν πετάνε τη νύχτα, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με:

α) όλο τον εξοπλισμό που καθορίζεται στο 6.6,

β) τα φώτα που απαιτούνται από το Παράρτημα 2 για αεροπλάνα εν πτήσει ή που πετάνε στην περιοχή κίνησης του αεροδρομίου,

Σημείωση.- Προδιαγραφές για φώτα που πληρούν τις απαιτήσεις του Παραρτήματος 2 για φώτα πλοήγησης περιλαμβάνονται στο Προσάρτημα 1. Τα γενικά χαρακτηριστικά των φώτων καθορίζονται στο Παράρτημα 8. Λεπτομερείς προδιαγραφές για φώτα που πληρούν τις απαιτήσεις του Παραρτήματος 2 για αεροπλάνα εν πτήσει ή που πετάνε στην περιοχή κίνησης του αεροδρομίου περιλαμβάνονται στο Airworthiness Manual (Doc 9760).

γ) φως προσγείωσης,

δ) φωτισμό για όλα τα όργανα πτήσης και εξοπλισμό που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του αεροπλάνου,

ε) φώτα σε όλα τα διαμερίσματα θαλάμου επιβατών, και

στ) ένα ηλεκτρικό φακό για κάθε θέση πληρώματος.

6.8 Όλα τα αεροπλάνα που συμμορφώνονται με τα Πρότυπα πιστοποίησης θορύβου στο Παράρτημα 16, Τόμος Ι

Το αεροπλάνο πρέπει να φέρει ένα έγγραφο που να επικυρώνει την πιστοποίηση θορύβου.

Σημείωση.- Η επικύρωση μπορεί να περιλαμβάνεται σε οποιοδήποτε έγγραφο, το οποίο φέρεται στο αεροπλάνο, εγκεκριμένο από το Κράτος Νηολόγησης.

6.9 Αεροπλάνα που απαιτείται να είναι εξοπλισμένα με σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (GPWS)

6.9.1 Όλα τα αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5.700 kg ή εξουσιοδοτημένα να μεταφέρουν περισσότερους από εννέα επιβάτες, για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας εκδόθηκε για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2004, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με ένα σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους το οποίο έχει λειτουργία αποφυγής εδάφους εμπρόσθιας έρευνας.

6.9.2 Από την 1η Ιανουαρίου 2007, όλα τα αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5.700 kg ή εξουσιοδοτημένα να μεταφέρουν περισσότερους από εννέα επιβάτες, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με ένα σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους το οποίο έχει λειτουργία αποφυγής εδάφους εμπρόσθιας έρευνας.

6.9.3 Σύσταση.- Όλα τα αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης 5.700 kg ή λιγότερο και εξουσιοδοτημένα να μεταφέρουν περισσότερους από πέντε αλλά όχι περισσότερους από εννέα επιβάτες, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με ένα σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους το οποίο έχει λειτουργία αποφυγής εδάφους εμπρόσθιας έρευνας.

6.9.4 Σύσταση.- Όλα τα αεροπλάνα με εμβολοφόρους κινητήρες μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5.700 kg ή τα οποία επιτρέπεται να μεταφέρουν περισσότερους από εννέα επιβάτες πρέπει να είναι εξοπλισμένα με ένα σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους το οποίο έχει λειτουργία αποφυγής εδάφους εμπρόσθιας έρευνας.

6.9.5 Ένα σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους πρέπει να παρέχει αυτόματα έγκαιρη και χαρακτηριστική προειδοποίηση στο πλήρωμα διακυβέρνησης όταν το αεροπλάνο είναι ενδεχομένως σε επικίνδυνη προσέγγιση προς την επιφάνεια της γης.

6.9.6 Ένα σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους πρέπει να παρέχει, το λιγότερο, προειδοποιήσεις για τις ακόλουθες περιστάσεις:

α) υπερβολικό βαθμό καθόδου,

β) υπερβολική απώλεια ύψους μετά την απογείωση ή την επανακύκλωση, και

γ) μη ασφαλή απόσταση από το έδαφος.

6.9.7 Σύσταση.- Όλα τα αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5.700 kg ή εξουσιοδοτημένα να μεταφέρουν περισσότερους από εννέα επιβάτες, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με ένα σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους το οποίο έχει λειτουργία αποφυγής εδάφους εμπρόσθιας έρευνας.

6.10 Αποτυπωτές πτήσης

Σημείωση 1.- Οι αποτυπωτές πτήσης περιλαμβάνουν δύο συστήματα, έναν αποτυπωτή στοιχείων πτήσης (FDR) και έναν αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης (CVR).

Σημείωση 2.- Συνδυασμός αποτυπωτών (FDR/CVR) μπορεί να χρησιμοποιείται μόνο προκειμένου να πληρούνται οι απαιτήσεις εξοπλισμού αποτυπωτών πτήσης όπως συγκεκριμένα υποδεικνύονται στο παρόν Παράρτημα.

Σημείωση 3.- Λεπτομερής καθοδήγηση για τους αποτυπωτές πτήσης περιλαμβάνεται στο Συνημμένο Α.

6.10.1 Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης - τύποι

6.10.1.1 Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης τύπου Ι πρέπει να καταγράφει τις παραμέτρους που απαιτούνται για να καθορίζονται με ακρίβεια το ίχνος πτήσης, η ταχύτητα, το ύψος, η ισχύς του κινητήρα, η διαμόρφωση και η πτητική λειτουργία του αεροπλάνου.

6.10.1.2 Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης τύπου ΙΙ πρέπει να καταγράφει τις παραμέτρους που απαιτούνται για να καθορίζονται με ακρίβεια το ίχνος πτήσης, η

ταχύτητα, η στάση, η ισχύς του κινητήρα και η διαμόρφωση των διατάξεων άντωσης και οπισθέλκουσας του αεροπλάνου.

6.10.1.3 Η χρήση αποτυπωτών στοιχείων πτήσης με χάραξη μεταλλικής ταινίας πρέπει να διακοπεί από την 1η Ιανουαρίου 1995.

6.10.1.4 Σύσταση.- Η χρήση αναλογικών αποτυπωτών στοιχείων πτήσης που χρησιμοποιούν διαμόρφωση συχνότητας (FM) πρέπει να διακοπεί την 5η Νοεμβρίου1998.

6.10.1.4.1 Η χρήση αποτυπωτών στοιχείων πτήσης με φωτογραφικό φιλμ πρέπει να διακοπεί από την 1η Ιανουαρίου 2003.

6.10.1.5 Όλα τα αεροπλάνα για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2005, τα οποία χρησιμοποιούν ψηφιακές επικοινωνίες και απαιτείται να φέρουν έναν αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης (CVR), πρέπει να καταγράφουν σ' έναν αποτυπωτή πτήσης, όλες τις ψηφιακές επικοινωνίες προς και από το αεροπλάνο. Η ελάχιστη διάρκεια καταγραφής πρέπει να είναι ίση με τη διάρκεια του CVR και πρέπει να συσχετίζεται με το καταγραφέν ακουστικό κομμάτι στο θάλαμο διακυβέρνησης.

6.10.1.5.1 Από την 1η Ιανουαρίου 2007, όλα τα αεροπλάνα τα οποία χρησιμοποιούν ψηφιακές επικοινωνίες και απαιτείται να φέρουν CVR, πρέπει να καταγράφουν σ' έναν αποτυπωτή πτήσης όλες τις ψηφιακές επικοινωνίες προς και από το αεροπλάνο. Η ελάχιστη διάρκεια καταγραφής πρέπει να είναι ίση με τη διάρκεια του CVR και πρέπει να συσχετίζεται με το καταγραφέν ακουστικό κομμάτι στο θάλαμο διακυβέρνησης.

6.10.1.5.2 Πρέπει να καταγράφονται επαρκείς πληροφορίες προκειμένου να αντλούν το περιεχόμενο του μηνύματος των ψηφιακών επικοινωνιών, και, όποτε είναι πρακτικό, το χρόνο κατά τον οποίο το μήνυμα εμφανίσθηκε στο πλήρωμα ή προήλθε από αυτό.

Σημείωση.- Οι ψηφιακές επικοινωνίες περιλαμβάνουν, αλλά δεν περιορίζονται σε, αυτόματη εξαρτώμενη επιτή-ρηση (ADS), ψηφιακές επικοινωνίες μεταξύ ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας και χειριστή (CPDLC), ψηφιακές υπηρεσίες πληροφοριών πτήσεων (D-FIS) και μηνύματα αεροναυτιλιακού επιχειρησιακού ελέγχου (AOC).

6.10.1.6 Σύσταση.- Όλα τα αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5.700 kg, τα οποία απαιτείται να είναι εξοπλισμένα με έναν αποτυπωτή στοιχείων πτήσης και έναν αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης, μπορούν εναλλακτικά να είναι εξοπλισμένα με δύο συνδυασμένους αποτυπωτές (FDR/CVR).

6.10.1.7 Ένας αποτυπωτής στοιχείων πτήσης Τύπου ΙΑ πρέπει να καταγράφει τις παραμέτρους που απαιτούνται για να καθορίζουν επακριβώς το ίχνος πτήσης, την ταχύτητα, το ύψος, την ισχύ κινητήρα, τη διαμόρφωση και την πτητική λειτουργία του αεροπλάνου. Οι παράμετροι που ικανοποιούν τις απαιτήσεις για έναν αποτυπωτή στοιχείων πτήσης Τύπου ΙΑ αναφέρονται στις παρακάτω παραγράφους. Οι παράμετροι χωρίς αστερίσκο (*) είναι υποχρεωτικές παράμετροι οι οποίες πρέπει να καταγράφονται. Επιπροσθέτως, οι παράμετροι που προσδιορίζονται με έναν αστερίσκο (*) πρέπει να καταγράφονται αν μια πηγή στοιχείων πληροφοριών για την παράμετρο χρησιμοποιείται από τα συστήματα του αεροπλάνου ή από το πλήρωμα διακυβέρνησης για τη λειτουργία του αεροπλάνου.

6.10.1.7.1 Οι παρακάτω παράμετροι ικανοποιούν τις απαιτήσεις για ίχνος πτήσης και ταχύτητα:

- Βαρομετρικό ύψος
- Ενδεικνυόμενη ταχύτητα αέρος ή διορθωμένη ταχύτητα αέρος
- Κατάσταση αέρος-εδάφους και αισθητήρας αέρος-εδάφους κάθε συστήματος προσγείωσης όταν είναι πρακτικό
- Ολική ή εξωτερική θερμοκρασία αέρα
- Πορεία (βασική αναφορά του πληρώματος διακυβέρνησης)
- Κανονική επιτάχυνση
- Πλευρική επιτάχυνση
- Διαμήκης επιτάχυνση (βασικός άξονας)
- Μέτρηση χρόνου ή σχετικού χρόνου
- Στοιχεία ναυτιλίας*: γωνία έκπτωσης, ταχύτητα ανέμου, διεύθυνση ανέμου, γεωγραφικό πλάτος/ μήκος
- Ταχύτητα εδάφους*
- Ραδιοϋψόμετρο*

6.10.1.7.2 ΟΙ παρακάτω παράμετροι ικανοποιούν τις απαιτήσεις για στάση:

- Στάση πρόνευσης
- Στάση περιστροφής
- Γωνία εκτροπής ή πλαγιολίσθησης*
- Γωνία προσβολής*

6.10.1.7.3 Οι παρακάτω παράμετροι ικανοποιούν τις απαιτήσεις για την ισχύ κινητήρα:

- Ώση/ισχύς κινητήρα: προωθητική ώση/ ισχύς σε κάθε κινητήρα, θέση μοχλού ώσης/ ισχύος του θαλάμου διακυβέρνησης
- Κατάσταση αντιστροφής ώσης*
- Εντολή ώσης κινητήρα*
- Στόχος ώσης κινητήρα*
- Θέση βαλβίδας απομάστευσης κινητήρα*
- Πρόσθετες παράμετροι κινητήρα*: EPR. N1, ενδεικνυόμενο επίπεδο κραδασμού, N2, EGT, TLA, ροή καυσίμου, θέση μοχλού διακοπής καυσίμου, N3.

6.10.1.7.4 Οι παρακάτω παράμετροι ικανοποιούν τις απαιτήσεις για διαμόρφωση:

- Θέση επιφάνειας αντισταθμιστικού πρόνευσης
- Πτερύγια καμπυλότητας χείλους εκφυγής*: θέση πτερυγίων καμπυλότητας χείλους εκφυγής, επιλογή μοχλού στο θάλαμο διακυβέρνησης
- Πτερύγια καμπυλότητας χείλους προσβολής*: θέση πτερυγίων καμπυλότητας χείλους προσβολής, επιλογή μοχλού στο θάλαμο διακυβέρνησης
- Σύστημα προσγείωσης*: σύστημα προσγείωσης, επιλογέας θέσης συστήματος προσγείωσης
- Θέση επιφανείας αντισταθμιστικού εκτροπής*
- Θέση επιφανείας αντισταθμιστικού περιστροφής*
- Εισαγωγή θέσης ελέγχου αντισταθμιστικού πρόνευσης στο θάλαμο διακυβέρνησης*
- Εισαγωγή θέσης ελέγχου αντισταθμιστικού περιστροφής στο θάλαμο διακυβέρνησης*
- Εισαγωγή θέσης ελέγχου αντισταθμιστικού εκτροπής στο θάλαμο διακυβέρνησης*
- Φθορέας άντωσης εδάφους και αερόφρενο*: θέση φθορέα άντωσης εδάφους, επιλογή φθορέα άντωσης εδάφους, θέση αερόφρενου, επιλογή αερόφρενου

- Επιλογή συστημάτων αποπαγοποίησης ή/και αντιπαγοποίησης*
- Υδραυλική πίεση (κάθε συστήματος) *
- Ποσότητα καυσίμου*
- Κατάσταση ηλεκτρικών διανομέων εναλλασσόμενου ρεύματος (AC)*
- Κατάσταση ηλεκτρικών διανομέων συνεχούς ρεύματος (DC)*
- Θέση βαλβίδας απομάστευσης Βοηθητικής Μονάδας Ισχύος (APU)*
- Υπολογισμένο κέντρο βάρους

6.10.1.7.5 Οι παρακάτω παράμετροι ικανοποιούν τις απαιτήσεις για την πτητική λειτουργία:

- Προειδοποιήσεις
- Βασική επιφάνεια ελέγχου πτήσης και βασική εντολή ελέγχου πτήσης από το χειριστή: άξονας πρόνευσης, άξονας περιστροφής, άξονας εκτροπής
- Διέλευση ραδιοσημαντήρα
- Επιλογή συχνότητας κάθε δέκτη ναυτιλίας
- Επιλογή ραδιοεκπομπής με το χέρι και αναφορά συγχρονισμού CVR/FDR
- Αυτόματος πιλότος/αυτόματος μοχλός ισχύος/ Τρόπος λειτουργίας AFCS και κατάσταση εμπλοκής*
- Ρύθμιση επιλεγείσας βαρομετρικής πίεσης*: κυβερνήτης, συγκυβερνήτης
- Επιλεγέν ύψος (όλοι οι επιλεγόμενοι από το χειριστή τρόποι λειτουργίας)*
- Επιλεγείσα ταχύτητα (όλοι οι επιλεγόμενοι από το χειριστή τρόποι λειτουργίας) *
- Επιλεγείσα ταχύτητα Mach (όλοι οι επιλεγόμενοι από το χειριστή τρόποι λειτουργίας) *
- Επιλεγείσα κατακόρυφη ταχύτητα (όλοι οι επιλεγόμενοι από το χειριστή τρόποι λειτουργίας)*
- Επιλεγείσα πορεία (όλοι οι επιλεγόμενοι από το χειριστή τρόποι λειτουργίας)*
- Επιλεγέν ίχνος πτήσης (όλοι οι επιλεγόμενοι από το χειριστή τρόποι λειτουργίας)*: πορεία/ DSTRK, γωνία ίχνους
- Επιλεγέν αποφασιστικό σχετικό ύψος*
- Μορφή απεικόνισης EFIS*: κυβερνήτης, συγκυβερνήτης
- Μορφή απεικόνισης πολλαπλών λειτουργιών/ κινητήρα/ προειδοποιήσεων*
- Κατάσταση GPWS/TAWS/GCAS*: επιλογή τρόπου λειτουργίας απεικόνισης εδάφους συμπεριλαμβανόμενης και της κατάστασης της οθόνης απεικόνισης, προειδοποιήσεις εδάφους, προφυλάξεις και προειδοποιήσεις, και καθοδηγήσεις, θέση διακόπτη on/off
- Προειδοποίηση χαμηλής πίεσης*: υδραυλική πίεση, πνευματική πίεση (αέρος)
- Βλάβη ηλεκτρονικού υπολογιστή
- Απώλεια πίεσης καμπίνας
- TCAS/ACAS (σύστημα προειδοποίησης κυκλοφορίας και αποφυγής σύγκρουσης/ σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης) *
- Ανίχνευση πάγου*
- Προειδοποίηση κινητήρα για κραδασμό κάθε κινητήρα*
- Προειδοποίηση κινητήρα για υπερθέρμανση κάθε κινητήρα*
- Προειδοποίηση κινητήρα για χαμηλή πίεση λαδιού κάθε κινητήρα*
- Προειδοποίηση κινητήρα για υπερτάχυνση κάθε κινητήρα*
- Προειδοποίηση για διατμητικό άνεμο*
- Λειτουργική προστασία κατά της απώλειας στήριξης, ενεργοποίηση δονητή και ωθητή χειριστηρίου *
- Εισαγωγή όλων των δυνάμεων ελέγχου πτήσης από το θάλαμο διακυβέρνησης*: τροχός ελέγχου, στήλη ελέγχου, εισαγωγή δυνάμεων με το ποδωστήριο από το θάλαμο διακυβέρνησης
- Κατακόρυφη απόκλιση*: ίχνος κατολίσθησης ILS, υψόμετρο MLS, ίχνος προσέγγισης GNSS
- Οριζόντια απόκλιση*: διευθυντικός ραδιόφαρος ILS, αζιμούθιο MLS, ίχνος προσέγγισης GNSS
- Αποστάσεις DME 1 και 2*
- Πρωτεύουσα αναφορά συστήματος ναυτιλίας*: GNSS, INS, VOR/ DME, MLS, Loran C, ILS
- Φρένα*: πίεση αριστερού και δεξιού φρένου, θέση ποδωστηρίου αριστερού και δεξιού φρένου
- Ημερομηνία*
- Σήμανση γεγονότος*
- Σύστημα απεικόνισης στο οπτικό πεδίο αλεξηνέμου εν χρήσει*
- Σύστημα περιμετρικής όρασης σε λειτουργία

Σημείωση 1.- Απαιτήσεις παραμέτρων, που περιλαμβάνουν εμβέλεια, δειγματοληψία, ακρίβεια και ανάλυση, όπως περιλαμβάνονται στο έγγραφο Minimum Operational Performance Specification (MOPS) for Flight Recorder Systems of the European Organization for Civil Aviation Equipment (EUROCAE) ή ισότιμα έγγραφα.

Σημείωση 2.- Ο αριθμός παραμέτρων που πρέπει να καταγράφονται θα εξαρτάται από την πολυπλοκότητα του αεροπλάνου. Παράμετροι χωρίς αστερίσκο (*) πρέπει να καταγράφονται ανεξάρτητα από την πολυπλοκότητα του αεροπλάνου. Εκείνες οι παράμετροι οι οποίες καθορίζονται με έναν (*) πρέπει να καταγράφονται αν μια πηγή πληροφοριών για την παράμετρο χρησιμοποιείται από τα συστήματα του αεροπλάνου ή/και από το πλήρωμα διακυβέρνησης για την πτητική λειτουργία του αεροπλάνου.

6.10.2 Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης - διάρκεια

Οι αποτυπωτές στοιχείων πτήσης τύπων I και II πρέπει να είναι ικανοί να διατηρούν τις πληροφορίες που έχουν καταγραφεί κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των τελευταί-ων 25 ωρών της λειτουργίας τους.

6.10.3 Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης αεροπλάνων για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1989.

6.10.3.1 Όλα τα αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 27.000 kg πρέπει να είναι εξοπλισμένα με αποτυπωτή στοιχείων πτήσης Τύπου I.

6.10.3.2 Σύσταση.- Όλα τα αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5.700 kg μέχρι και 27.000 kg, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με έναν αποτυπωτή στοιχείων πτήσης Τύπου II.

6.10.4 Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης αεροπλάνων για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2005.

Όλα τα αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5.700 kg πρέπει να είναι εξοπλισμένα με έναν αποτυπωτή στοιχείων πτήσης Τύπου IA.

6.10.5 Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης - αεροπλάνα για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1987.

Σημείωση.- Οι απαιτήσεις επιδόσεων αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης είναι όπως περιλαμβάνονται στο έγγραφο Minimum Operational Performance Specification (MOPS) for Flight Recorder Systems of the European Organization for Civil Aviation Equipment (EUROCAE) ή ισότιμα έγγραφα.

6.10.5.1 Όλα τα αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 27.000 kg πρέπει να είναι εξοπλισμένα με έναν αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης, ο αντικειμενικός σκοπός του οποίου είναι η καταγραφή του ακουστικού περιβάλλοντος στο θάλαμο διακυβέρνησης κατά τη διάρκεια του χρόνου πτήσης.

6.10.5.2 Σύσταση.- Όλα τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης πάνω από 5.700 kg μέχρι και 27.000 kg πρέπει να είναι εξοπλισμένα με έναν αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης, ο αντικειμενικός σκοπός του οποίου είναι η καταγραφή του ακουστικού περιβάλλοντος στο θάλαμο διακυβέρνησης κατά τη διάρκεια του χρόνου πτήσης.

6.10.6 Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης - διάρκεια

6.10.6.1 Ένας αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να είναι ικανός να διατηρεί τις πληροφορίες που έχουν καταγραφεί τουλάχιστον κατά τη διάρκεια των τελευταίων 30 λεπτών της λειτουργίας του.

6.10.6.2 Σύσταση.- Ένας αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης, εγκατεστημένος σε αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5.700 kg για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1990, πρέπει να είναι ικανός να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφονται τουλάχιστον κατά τη διάρκεια των τελευταίων δύο ωρών της λειτουργίας του.

6.10.6.3 Ένας αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης, εγκατεστημένος σε αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5.700 kg για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας θα εκδοθεί μετά την 1η Ιανουαρίου 2003, πρέπει να είναι ικανός να διατηρεί τις πληροφορίες που έχουν καταγραφεί τουλάχιστον κατά τη διάρκεια των τελευταίων δύο ωρών της λειτουργίας του.

6.10.7 Αποτυπωτές πτήσεων - κατασκευή και εγκατάσταση

Οι αποτυπωτές πτήσεων πρέπει να κατασκευάζονται, να τοποθετούνται και να εγκαθίστανται έτσι ώστε να πα-ρέχουν τη μέγιστη πρακτική προστασία για τις καταγραφές, προκειμένου οι πληροφορίες που έχουν καταγραφεί να μπορούν να διατηρούνται, να επανακτόνται και να μεταγράφονται. Οι αποτυπωτές πτήσεων πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές για την καθορισμένη αντοχή σε πρόσκρουση και προστασία από φωτιά.

Σημείωση.- Οι προδιαγραφές της βιομηχανίας για αντοχή σε πρόσκρουση και προστασία από φωτιά μπορούν να βρεθούν σε έγγραφα όπως είναι τα έγγραφα ED55 και ED56A του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για τον Εξοπλισμό της Πολιτικής Αεροπορίας (EUROCAE).

6.10.8 Αποτυπωτές πτήσεων - λειτουργία

6.10.8.1 Οι αποτυπωτές πτήσεων δεν πρέπει να απενεργοποιούνται κατά τη διάρκεια της πτήσης.

6.10.8.2 Για να προστατεύονται οι καταγραφές των αποτυπωτών πτήσης, οι αποτυπωτές πτήσεων πρέπει να απενεργοποιούνται μετά την ολοκλήρωση του χρόνου πτήσης μετά από ατύχημα ή συμβάν. Οι αποτυπωτές πτήσεων δεν πρέπει να ενεργοποιούνται πάλι πριν τη διάθεσή τους όπως καθορίζεται σύμφωνα με το Παράρτημα 13.

Σημείωση 1.- Η ανάγκη για αφαίρεση των καταγραφών των αποτυπωτών πτήσεων από το αεροσκάφος πρέπει να καθορίζεται από την αρχή διερεύνησης του Κράτους που διεξάγει τη διερεύνηση, δίνοντας μεγάλη προσοχή στη σοβαρότητα ενός συμβάντος και στις περιστάσεις, συμπεριλαμβανομένης και της επίδρασης στην πτητική λειτουργία.

Σημείωση 2.- Οι ευθύνες του κυβερνήτη όσον αφορά τη διατήρηση των καταγραφών του αποτυπωτή πτήσης περιέχονται στο 6.10.9.

6.10.9 Καταγραφές αποτυπωτή πτήσης

Ο κυβερνήτης, στην περίπτωση που το αεροπλάνο εμπλακεί σ' ένα ατύχημα ή συμβάν, πρέπει να διασφαλίζει, στην έκταση που μπορεί, τη διατήρηση όλων των σχετικών καταγραφών του αποτυπωτή πτήσης, και εάν είναι απαραίτητο των σχετικών αποτυπωτών πτήσης και τη φύλαξή τους με ασφαλή φρούρηση μέχρι τη διάθεσή τους, όπως καθορίζεται σύμφωνα με το Παράρτημα 13.

6.10.10 Αποτυπωτές πτήσεων - συνεχής δυνατότητα χρήσης

Λειτουργικοί έλεγχοι και αξιολογήσεις των καταγραφών από τα συστήματα αποτυπωτών στοιχείων πτήσης και ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να διεξάγονται για να διασφαλίζεται η συνεχής δυνατότητα χρήσης των αποτυπωτών.

Σημείωση.- Οι διαδικασίες για τις επιθεωρήσεις των συστημάτων αποτυπωτών στοιχείων πτήσης και ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης δίνονται στο Συνημμένο Α.

6.11 Ενδείκτης αριθμού Mach

Όλα τα αεροπλάνα με περιορισμούς ταχύτητας που εκφράζονται με αριθμό Mach πρέπει να είναι εξοπλισμένα με έναν ενδείκτη αριθμού Mach.

Σημείωση.- Αυτό δεν αποκλείει τη χρήση του ενδείκτη ταχύτητας για να βρίσκεται ο αριθμός Mach για σκοπούς των ATS (Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας).

6.12 Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT)

6.12.1 Εκτός από τα προβλεπόμενα στο 6.12.2, μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2005, όλα τα αεροπλάνα που λειτουργούν σε πτήσεις μεγάλης διάρκειας πάνω από νερό, όπως περιγράφεται στο 6.3.3. β), και σε πτήσεις πάνω από καθορισμένες περιοχές ξηράς, όπως περιγράφεται στο 6.4, πρέπει να είναι εξοπλισμένα μ' έναν ELT.

6.12.2 Όλα τα αεροπλάνα για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2002, που λειτουργούν σε πτήσεις μεγάλης διάρκειας πάνω από νερό, όπως περιγράφεται στο 6.3.3. β), και σε πτήσεις πάνω από καθορισμένες περιοχές ξηράς , όπως περιγράφεται στο 6.4, πρέπει να είναι εξοπλισμένα μ' έναν αυτόματο ELT.

6.12.3 Από την 1η Ιανουαρίου 2005, όλα τα αεροπλάνα που λειτουργούν σε πτήσεις μεγάλης διάρκειας πάνω από νερό, όπως περιγράφεται στο 6.3.3 β), και σε πτήσεις πάνω από καθορισμένες περιοχές ξηράς, όπως περιγράφεται στο 6.4, πρέπει να είναι εξοπλισμένα μ' έναν αυτόματο ELT.

6.12.4 Σύσταση.- Όλα τα αεροπλάνα πρέπει να φέρουν έναν αυτόματο ELT.

6.12.5 Εξοπλισμός ELT που φέρεται για να πληροί τις απαιτήσεις των 6.12.1, 6.12.2, 6.12.3 και 6.12.4 πρέπει να λειτουργεί σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του Παραρτήματος 10, τόμος III.

6.13 Αεροπλάνα που απαιτείται να είναι εξοπλισμένα με ερωτο-αποκριτή (transponder) αναφοράς βαρομετρικού ύψους

6.13.1 Από την 1η Ιανουαρίου 2003, εκτός αν εξαιρούνται από τις αρμόδιες αρχές, όλα τα αεροπλάνα πρέπει να είναι εξοπλισμένα μ' έναν ερωτο-αποκριτή αναφοράς ύψους πιέσεως ο οποίος λειτουργεί σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του Παραρτήματος 10, Τόμος IV.

6.13.2 Σύσταση.- Όλα τα αεροπλάνα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με έναν ερωτο-αποκριτή αναφοράς βαρομετρικού ύψους ο οποίος λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος 10, Τόμος IV.

Σημείωση.- Οι διατάξεις των 6.13.1 και 6.13.2 έχουν σκοπό να υποστηρίξουν την αποτελεσματικότητα του ACAS καθώς επίσης να βελτιώσουν την αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Ημερομηνίες θέσης σε ισχύ των απαιτήσεων για τοποθέτηση του ACAS περιέχονται στο Παράρτημα 6, Μέρος I, 6.18.1 και 6.18.2. Σκοπός επίσης είναι τα αεροσκάφη που δεν είναι εξοπλισμένα με ερωτο-αποκριτές αναφοράς ύψους πιέσεως να λειτουργούν έτσι ώστε να μη μοιράζονται τον εναέριο χώρο που χρησιμοποιείται από αεροσκάφη εξοπλισμένα με σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης. Γι' αυτό, μπορούν να δίνονται εξαιρέσεις από τις απαιτήσεις για την τοποθέτηση ερωτο-αποκριτών αναφοράς βαρομετρικού ύψους από καθορισμένο εναέριο χώρο όπου δεν απαιτείται τέτοια τοποθέτηση.

6.14 Αεροπλάνα που απαιτείται να είναι εξοπλισμένα με σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS II)

6.14.1 Σύσταση.- Όλα τα αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες, μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 15.000 kg ή εξουσιοδοτημένα να μεταφέρουν περισσότερους από 30 επιβάτες, για τα οποία τα ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας εκδόθηκε για πρώτη φορά μετά την 24η Νοεμβρίου 2005, θα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS II).

6.14.2 Όλα τα αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες, μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 15.000 kg ή εξουσιοδοτημένα να μεταφέρουν περισσότερους από 30 επιβάτες, για τα οποία τα ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας εκδόθηκε για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2007, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS II).

6.14.3 Σύσταση.- Όλα τα αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες, μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5.700 kg μέχρι και 15.000 kg ή εξουσιοδοτημένα να μεταφέρουν περισσότερους από 19 επιβάτες, για τα οποία τα ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας εκδόθηκε για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2008, θα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS II).

6.15 Μικρόφωνα

Σύσταση.- Όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης που απαιτείται να είναι σε υπηρεσία στο πιλοτήριο πρέπει να επικοινωνούν με μικρόφωνα κάσκας ή μικρόφωνα λαιμού κάτω από το μεταβατικό επίπεδο/ ύψος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ ΑΕΡΟΠΛΑΝΩΝ

7.1 Εξοπλισμός επικοινωνίας

7.1.1 Ένα αεροπλάνο που πρέπει να πετάξει σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως δι' οργάνων ή τη νύχτα, πρέπει να είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας. Ένας τέτοιος εξοπλισμός πρέπει να είναι ικανός να εκτελεί αμφίδρομη επικοινωνία με εκείνους τους αεροναυτι-κούς σταθμούς και σε εκείνες τις συχνότητες που καθορίζονται από την αρμόδια αρχή.

Σημείωση.- Οι προϋποθέσεις του 7.1.1 θεωρείται ότι πληρούνται εάν έχει διαπιστωθεί η ικανότητα να εκτελούνται οι επικοινωνίες που καθορίζονται σ' αυτό κατά τη διάρκεια μετάδοσης ραδιοεπικοινωνιών οι οποίες είναι κανονικές για τη διαδρομή.

7.1.2 Όταν η συμμόρφωση με το 7.1.1 απαιτεί την πα-ροχή περισσότερων της μιας μονάδων εξοπλισμού επικοινωνιών, κάθε μια πρέπει να είναι ανεξάρτητη από την άλλη ή τις άλλες, έτσι ώστε μια αστοχία σε οποιαδήποτε μονάδα να μην έχει σαν αποτέλεσμα την αστοχία κάποιας άλλης.

7.1.3 Ένα αεροπλάνο που πρέπει να πετάξει σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως εξ όψεως, αλλά σαν ελεγχόμενη πτήση, πρέπει, εκτός εάν έχει εξαιρεθεί από την αρμόδια αρχή, να είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας ικανό να εκτελεί αμφίδρομη επικοινωνία οποιαδήποτε στιγμή κατά τη διάρκεια της πτήσης με τέτοιους αεροναυτικούς σταθμούς και σε τέτοιες συχνότητες όπως μπορεί να καθορίζονται από την αρμόδια αρχή.

7.1.4 Ένα αεροπλάνο που πρέπει να πετάξει σε μια πτήση στην οποία έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του 6.3.3 ή του 6.4, εκτός εάν έχει εξαιρεθεί από την αρμόδια αρχή, πρέπει να είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας ικανό να εκτελεί αμφίδρομη επικοινωνία οποιαδήποτε στιγμή κατά τη διάρκεια της πτήσης με τέτοιους αεροναυτικούς σταθμούς και σε τέτοιες συχνότητες όπως μπορεί να καθορίζονται από την αρμόδια αρχή.

7.1.5 Ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας που απαιτείται σύμφωνα με το 7.1.1 μέχρι 7.1.4 πρέπει να παρέχει επικοινωνία στην αεροναυτική συχνότητα έκτακτης ανάγκης 121.5 MHz.

7.2 Εξοπλισμός πλοήγησης

7.2.1 Ένα αεροπλάνο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό ναυτιλίας ο οποίος θα του δίνει τη δυνατότητα να πετάει:

α) σύμφωνα με το σχέδιο πτήσης, και

β) σύμφωνα με τις απαιτήσεις των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, εκτός όταν, εφόσον δεν αποκλείεται από την αρμόδια αρχή, η ναυτιλία για πτήσεις με βάση τους κανόνες πτήσεως εξ όψεως πραγματοποιείται με οπτική αναφορά σε σημεία του εδάφους τουλάχιστον κάθε 110 χλμ. (60 ν.μ.).

7.2.2 Για πτήσεις σε καθορισμένα τμήματα του εναέριου χώρου ή σε διαδρομές για τις οποίες έχει καθορισθεί ένας τύπος RNP, ένα αεροπλάνο πρέπει, επιπροσθέτως των απαιτήσεων που περιγράφονται στο 7.2.1, να:

α) είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό ναυτιλίας ο οποίος θα του επιτρέψει να πετάξει σύμφωνα με τους προκαθορισμένους τύπους RNP, και

β) είναι εξουσιοδοτημένο από το Κράτος Νηολόγησης για πτητικές λειτουργίες σε τέτοιο εναέριο χώρο.

Σημείωση.- Πληροφορίες για το RNP και σχετικές διαδικασίες, και καθοδήγηση σχετικά με τη διαδικασία αποδοχής, περιέχονται στο Manual on Required Navigation Performance (RNP) (Doc 9613). Αυτό το έγγραφο περιλαμβάνει επίσης μια περιεκτική κατάσταση αναφορών σε άλλα έγγραφα που εκδόθηκαν από Κράτη και διεθνείς φορείς που αφορούν συστήματα ναυτιλίας και RNP.

7.2.3 Για πτήσεις σε καθορισμένα τμήματα του εναέρι-ου χώρου όπου, με βάση τη Συμφωνία Περιφερειακής Αεροναυτιλίας, καθορίζονται οι προδιαγραφές ελαχίστων επιδόσεων πλοήγησης (MNPS), ένα αεροπλάνο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό πλοήγησης ο οποίος:

α) να παρέχει συνεχώς ενδείξεις στο πλήρωμα διακυβέρνησης για την παραμονή στην πορεία ή την απόκλιση από την πορεία στον απαιτούμενο βαθμό ακρίβειας σε οποιοδήποτε σημείο κατά μήκος του ίχνους, και

β) έχει εξουσιοδοτηθεί από το Κράτος Νηολόγησης για τις σχετικές λειτουργίες MNPS.

Σημείωση.- Οι καθορισμένες προδιαγραφές ελαχίστων επιδόσεων πλοήγησης και οι διαδικασίες που υπαγορεύουν την εφαρμογή τους, δημοσιεύονται στις Regional Supplementary Procedures (Doc 7030).

7.2.4 Για πτήσεις σε καθορισμένα τμήματα του εναέρι-ου χώρου όπου, με βάση τη Συμφωνία Περιφερειακής Αεροναυτιλίας, ένας Μειωμένος Κατακόρυφος Διαχωρισμός (RVSM) των 300 μ. (1.000 ποδών) εφαρμόζεται μεταξύ FL 290 και FL 410 συμπεριλαμβανομένου, ένα αεροπλάνο:

α) πρέπει να είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό ο οποίος να είναι ικανός να:

1) υποδεικνύει στο πλήρωμα διακυβέρνησης το επίπεδο πτήσης στο οποίο πετάνε,

2) διατηρεί αυτόματα το επιλεγμένο επίπεδο πτήσης,

3) παρέχει συναγερμό στο πλήρωμα διακυβέρνησης όταν υπάρχει μια απόκλιση από το επιλεγμένο επίπεδο πτήσης. Το όριο για το συναγερμό δεν πρέπει να ξεπερνά τα ±90 μ. (300 πόδια), και

4) αναφέρει αυτόματα το βαρομετρικό ύψος, και

β) πρέπει να έχει εξουσιοδοτηθεί από το Κράτος Νηολόγησης για πτητική λειτουργία στο σχετικό εναέριο χώρο.

7.2.5 Πριν δοθεί η έγκριση RVSM που απαιτείται σύμφωνα με το 7.2.4 β), το Κράτος πρέπει να βεβαιώνεται ότι:

α) Η ικανότητα επίδοσης κατακόρυφης ναυτιλίας του αεροπλάνου ικανοποιεί τις απαιτήσεις που περιγράφονται στο Προσάρτημα 2,

β) Ο αερομεταφορέας έχει καθιερώσει κατάλληλες διαδικασίες σε σχέση με τις πρακτικές και τα προγράμματα συνεχούς πτητικής ικανότητας (συντήρηση και επισκευή), και

γ) Ο αερομεταφορέας έχει καθιερώσει κατάλληλες διαδικασίες πληρώματος διακυβέρνησης για πτητικές λειτουργίες σε εναέριο χώρο RVSM.

Σημείωση.- Η έγκριση RVSM ισχύει ανά τον κόσμο, με βάση την αντίληψη ότι οποιεσδήποτε διαδικασίες πτητικής εκμετάλλευσης συγκεκριμένες για δεδομένη περιοχή θα περιγράφονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας ή στις κατάλληλες κατευθύνσεις πληρώματος.

7.2.6 Το Κράτος του αερομεταφορέα, σε συνεργασία με το Κράτος Νηολόγησης, θα βεβαιώνεται ότι, σχετικά με εκείνα τα αεροπλάνα που αναφέρονται στο 7.2.4, υπάρχουν επαρκείς προβλέψεις για:

α) λήψη των αναφορών επιδόσεων διατήρησης ύψους που εκδίδονται από τις υπηρεσίες παρακολούθησης που δημιουργήθηκαν σύμφωνα με το Παράρτημα 11, 3.3.4.1, και

β) ανάληψη άμεσης διορθωτικής ενέργειας για μεμονωμένο αεροσκάφος ή ομάδες τύπου αεροσκαφών, που φαίνεται σε τέτοιες αναφορές ότι δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις διατήρησης ύψους για πτητικές λειτουργίες σε εναέριο χώρο όπου εφαρμόζεται RVSM.

7.2.7 Όλα τα Κράτη που είναι υπεύθυνα για εναέριο χώρο όπου έχει εφαρμοσθεί RVSM, ή έχουν εκδοθεί εγκρίσεις RVSM σε αερομεταφορείς εντός του Κράτους, πρέπει να έχουν προβλέψεις και διαδικασίες που εξασφαλίζουν ότι θα ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα σε σχέση με αεροσκάφη και αερομεταφορείς που βρέθηκε να πετάνε σε εναέριο χώρο RVSM χωρίς ισχύουσα έγκριση RVSM.

Σημείωση 1.- Αυτές οι προβλέψεις και διαδικασίες πρέπει να τονίζουν και την κατάσταση όπου το αεροσκάφος που αναφέρεται εκτελούσε πτητική λειτουργία χωρίς έγκριση στον εναέριο χώρο Κράτους, και την κατάσταση όπου ένας αερομεταφορέας, για τον οποίο το Κράτος έχει ρυθμιστική ευθύνη επίβλεψης, ευρέθη να εκτελεί πτητική λειτουργία στον εναέριο χώρο άλλου Κράτους χωρίς την απαιτούμενη έγκριση.

Σημείωση 2.- Υλικό καθοδήγησης, που έχει σχέση με την αποδοχή πτητικής λειτουργίας σε εναέριο χώρο RVSM, περιλαμβάνεται στο Manual on Implementation of a 300 m (1000 ft) Vertical Separation Minimum Between FL 290 and FL 410 Inclusive (Doc 9574).

7.2.8 Το αεροπλάνο πρέπει να είναι ικανοποιητικά εφοδιασμένο με εξοπλισμό πλοήγησης για να διασφαλίζεται ότι, στην περίπτωση αστοχίας ενός εξαρτήματος του εξοπλισμού σε οποιοδήποτε στάδιο της πτήσης, ο υπόλοιπος εξοπλισμός θα δίνει τη δυνατότητα στο αεροπλάνο να εκτελεί ναυτιλία σύμφωνα με το 7.2.1 και όπου έχουν εφαρμογή με το 7.2.2, 7.2.3 και 7.2.4.

Σημείωση 1.- Αυτή η απαίτηση μπορεί να πληρούται με διαφορετικά μέσα από το διπλασιασμό του εξοπλισμού.

Σημείωση 2.- Υλικό καθοδήγησης που έχει σχέση με τον εξοπλισμό αεροσκάφους που είναι απαραίτητος για πτήση σε εναέριο χώρο όπου εφαρμόζεται RVSM περιέχεται Manual on Implementation of a 300 m (1000 ft) Vertical Separation Minimum Between FL 290 and FL 410 Inclusive (Doc 9574).

7.2.9 Σε πτήσεις στις οποίες υπολογίζεται προσγείωση σε μετεωρολογικές συνθήκες οργάνων, ένα αεροπλάνο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με ραδιοεξοπλισμό ικανό να λαμβάνει σήματα που παρέχουν καθοδήγηση προς ένα σημείο από το οποίο μπορεί να πραγματοποιηθεί μια προσγείωση εξ όψεως. Αυτός ο εξοπλισμός πρέπει να είναι ικανός να παρέχει τέτοια καθοδήγηση για κάθε αεροδρόμιο στο οποίο υπολογίζεται η προσγείωση σε μετεωρολογικές συνθήκες οργάνων και για οποιαδήποτε καθορισμένα αεροδρόμια εναλλαγής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8.
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ

Σημείωση 1.- Για τους σκοπούς αυτού του Κεφαλαίου ο όρος "αεροπλάνο" περιλαμβάνει: συστήματα ισχύος, έλικες, παρελκόμενα, εξαρτήματα, όργανα, εξοπλισμό και συσκευές συμπεριλαμβανόμενου και του εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης.

Σημείωση 2.- Καθοδήγηση για απαιτήσεις συνεχούς πτητικής ικανότητας περιλαμβάνεται στο Airworthiness Manual (Doc 9760).

8.1 Ευθύνες

8.1.1 Ο ιδιοκτήτης ενός αεροπλάνου, ή στην περίπτωση όπου είναι μισθωμένο, ο εκμισθωτής, πρέπει να διασφαλίζει ότι:

α) το αεροπλάνο διατηρείται σε κατάσταση πτητικής ικανότητας,

β) ο λειτουργικός εξοπλισμός και ο εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης που είναι απαραίτητος για τη σχεδιαζόμενη πτήση είναι σε χρήση,

γ) το Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας του αεροπλάνου παραμένει σε ισχύ, και

δ) η συντήρηση του αεροπλάνου εκτελείται σύμφωνα με πρόγραμμα συντήρησης αποδεκτό στο Κράτος Νηολόγησης.

8.1.2 Το αεροπλάνο δεν πρέπει να πετάει, παρά μόνο εάν είναι συντηρημένο και αποδεσμευμένο για χρήση με βάση ένα σύστημα αποδεκτό από το Κράτος Νηολόγησης.

8.1.3 Όταν η τεχνική αποδέσμευση δεν γίνεται από έναν εγκεκριμένο οργανισμό συντήρησης σύμφωνα με το Παράρτημα 6, Μέρος Ι, 8.7, το άτομο το οποίο υπογράφει την τεχνική αποδέσμευση πρέπει να είναι εξουσιοδοτημένο σύμφωνα με το Παράρτημα 1.

8.2 Αρχεία Συντήρησης

8.2.1 Ο ιδιοκτήτης πρέπει να διασφαλίζει ότι τα παρακάτω αρχεία τηρούνται για τις περιόδους που αναφέρονται στο 8.2.2:

α) ο συνολικός χρόνος σε λειτουργία (ώρες, ημερολογιακός χρόνος και κύκλοι, όπως προβλέπεται, του αεροπλάνου και όλων των παρελκομένων με όριο ηλικίας,

β) η τρέχουσα κατάσταση συμμόρφωσης με όλες τις υποχρεωτικές πληροφορίες συνεχούς πτητικής ικανότητας,

γ) κατάλληλες λεπτομέρειες τροποποιήσεων και επισκευών,

δ) ο χρόνος σε λειτουργία (ώρες, ημερολογιακός χρόνος και κύκλοι, όπως προβλέπεται, από την τελευταία γενική επισκευή του αεροπλάνου ή των παρελκομένων του που υπόκεινται σε υποχρεωτική γενική επισκευή λόγω ορίου ηλικίας,

ε) η τρέχουσα κατάσταση της συμμόρφωσης του αεροπλάνου με το πρόγραμμα συντήρησης, και

στ) τα λεπτομερή αρχεία συντήρησης για να αποδεικνύεται ότι πληρούνται όλες οι απαιτήσεις για την υπογραφή τεχνικής αποδέσμευσης.

8.2.2 Τα αρχεία που αναφέρονται στο 8.2.1 α) μέχρι ε) πρέπει να τηρούνται για μια ελάχιστη χρονική περίοδο 90 ημερών αφότου η μονάδα στην οποία αναφέρονται έχει αποσυρθεί μόνιμα από λειτουργία, και τα αρχεία στο 8.2.1 στ) για μια ελάχιστη χρονική περίοδο ενός έτους μετά την υπογραφή της τεχνικής αποδέσμευσης.

8.2.3 Ο μισθωτής ενός αεροπλάνου πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των 8.2.1 και 8.2.2, όπως προβλέπεται, ενώ το αεροπλάνο έχει μισθωθεί.

Σημείωση.- Τα αρχεία συντήρησης ή τα σχετικά έγγραφα, εκτός από ένα πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας σε ισχύ, δεν χρειάζεται να βρίσκονται πάνω στο αεροπλάνο κατά τη διάρκεια διεθνών πτήσεων.

8.3 Πληροφορίες συνεχούς πτητικής ικανότητας

Ο ιδιοκτήτης ενός αεροπλάνου πάνω από 5.700 kg μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης , ή, στην περίπτωση που μισθώνεται, ο εκμισθωτής, πρέπει, όπως καθορίζεται από το Κράτος Νηολόγησης, να διασφαλίζει ότι οι πληροφορίες που προκύπτουν από τη συντήρηση και τη λειτουργική εμπειρία όσον αφορά τη συνεχή πτητική ικανότητα, μεταβιβάζονται όπως απαιτείται από το Παράρτημα 8, Μέρος ΙΙ, 4.3.5 και 4.3.8.

8.4 Τροποποιήσεις και επισκευές

Όλες οι τροποποιήσεις και οι επισκευές πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις πτητικής ικανότητας που είναι αποδεκτές στο Κράτος Νηολόγησης. Πρέπει να καθιερώνονται διαδικασίες για να διασφαλίζεται ότι διατηρούνται τα αποδεικτικά στοιχεία που επιβεβαιώνουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις πτητικής ικανότητας.

8.5 Τεχνική αποδέσμευση

8.5.1 Η τεχνική αποδέσμευση πρέπει να συμπληρώνεται και να υπογράφεται, όπως καθορίζεται από το Κράτος Νηολόγησης, για να πιστοποιείται ότι η εργασία συντήρησης που έγινε έχει ολοκληρωθεί ικανοποιητικά.

8.5.2 Η τεχνική αποδέσμευση πρέπει να περιλαμβάνει μια πιστοποίηση η

α) βασικές λεπτομέρειες της συντήρησης που εκτελέσθηκε,

β) την ημερομηνία κατά την οποία ολοκληρώθηκε μια τέτοια συντήρηση,

γ) την ταυτότητα του εγκεκριμένου οργανισμού συντήρησης, όταν έχει εφαρμογή, και

δ) την ταυτότητα του ατόμου ή των ατόμων που υπογράφουν την αποδέσμευση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9.
ΠΛΗΡΩΜΑ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ

9.1 Προσόντα

9.1.1 Ο κυβερνήτης πρέπει να διασφαλίζει ότι τα πτυχία κάθε μέλους του πληρώματος διακυβέρνησης έχουν εκδοθεί ή είναι σε ισχύ από το Κράτος Νηολόγησης, έχουν την κατάλληλη ικανότητα και είναι σε ισχύ, και πρέπει να είναι πεπεισμένος ότι τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης είναι ικανά.

Σημείωση.- Πληροφορίες για χειριστές, επί των παραμέτρων διαδικασίας πτήσεως και των επιχειρησιακών διαδικασιών, περιέχονται στο PANS-OPS, Τόμος Ι. Κριτήρια, για τη συγκρότηση διαδικασιών πτήσεως εξ όψεως και ενόργανης πτήσεως περιέχονται στο PANS-OPS, Τόμος ΙΙ. Κριτήρια και διαδικασίες αποφυγής εμποδίων, που χρησιμοποιούνται σε ορισμένα Κράτη, ενδέχεται να διαφέρουν από τις PANS-OPS, και η γνώση αυτών των διαφορών είναι σημαντική, για λόγους ασφαλείας.

9.1.2 Ο κυβερνήτης ενός αεροπλάνου εφοδιασμένου με σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS ΙΙ) διασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος διακυ-

βέρνησης έχει εκπαιδευτεί κατάλληλα και είναι ικανό στη χρήση του εξοπλισμού ACAS II και την αποφυγή συγκρούσεων.

Σημείωση 1.- Διαδικασίες για τη χρήση του εξοπλισμού ACAS II καθορίζονται στις Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations (PANS-OPS, Doc 8168), Τόμος I - Flight Procedures. Εκπαιδευτικές οδηγίες για χειριστές, για το ACAS II, παρέχονται στο PANS-OPS, Τόμος I, Προσάρτημα A στο Τμήμα VIII.

Σημείωση 2.- Κατάλληλη εκπαίδευση με ικανότητα στη χρήση του εξοπλισμού ACAS II και την αποφυγή συγκρούσεων, που ικανοποιεί το Κράτος, μπορεί να αποδειχθεί, για παράδειγμα από:

α) Κατοχή εξειδίκευσης τύπου για αεροπλάνο εφοδιασμένο με ACAS II, όπου η λειτουργία και χρήση του ACAS II περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα εκπαίδευσης για την εξειδίκευση τύπου, ή

β) κατοχή εγγράφου που εκδόθηκε από εκπαιδευτικό οργανισμό ή άτομο, εγκεκριμένων από το Κράτος να παρέχουν εκπαίδευση χειριστών στη χρήση του ACAS II, στο οποίο αναγράφεται ότι ο κάτοχός του έχει εκπαιδευτεί σύμφωνα με τις κατευθύνσεις που αναφέρονται στη Σημείωση 1, ή

γ) μια περιεκτική προ πτήσεως ενημέρωση από ένα χειριστή που έχει εκπαιδευτεί στη χρήση του ACAS II σύμφωνα με τις κατευθύνσεις που αναφέρονται στη Σημείωση 1.

9.2 Σύνθεση του πληρώματος διακυβέρνησης

Ο αριθμός και η σύνθεση του πληρώματος διακυβέρνησης δεν πρέπει να είναι μικρότερος από αυτά που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης ή σε άλλα έγγραφα που έχουν σχέση με το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 1.
ΦΩΤΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΠΙΔΕΙΚΝΥΟΝΤΑΙ
ΑΠΟ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ
(Σημείωση.- Βλέπε Κεφάλαιο 6)

1. Ορολογία

Όταν οι παρακάτω όροι χρησιμοποιούνται στο παρόν Προσάρτημα, έχουν τις ακόλουθες έννοιες:

Γωνίες κάλυψης (Angles of coverage).

α. Η γωνία κάλυψης A σχηματίζεται από δύο τέμνοντα κάθετα επίπεδα τα οποία σχηματίζουν γωνίες 70 μοιρών προς τα δεξιά και 70 μοιρών προς τα αριστερά αντίστοιχα, βλέποντας προς το πίσω μέρος του αεροσκάφους κατά μήκος του διαμήκη άξονα σε ένα κάθετο επίπεδο το οποίο περνά μέσα από τον διαμήκη άξονα.

β. Η γωνία κάλυψης F σχηματίζεται από δύο τέμνοντα κάθετα επίπεδα τα οποία σχηματίζουν γωνίες 110 μοιρών προς τα δεξιά και 110 μοιρών προς τα αριστερά αντίστοιχα, βλέποντας προς τα εμπρός κατά μήκος του διαμήκη άξονα σε ένα κάθετο επίπεδο το οποίο περνά μέσα από τον διαμήκη άξονα.

γ. Η γωνία κάλυψης L σχηματίζεται από δύο τέμνοντα κάθετα επίπεδα, ένα παράλληλο προς το διαμήκη άξονα του αεροπλάνου και το άλλο 110 μοίρες προς τα αριστερά του πρώτου, όταν βλέπουμε προς τα εμπρός κατά μήκος του διαμήκη άξονα.

δ. Η γωνία κάλυψης R σχηματίζεται από δύο τέμνοντα κάθετα επίπεδα, ένα παράλληλο προς το διαμήκη άξονα του αεροπλάνου και το άλλο 110 μοίρες προς τα δεξιά του πρώτου όταν βλέπουμε προς τα εμπρός κατά μήκος του διαμήκη άξονα.

Οριζόντιο επίπεδο (Horizontal plane). Το επίπεδο το οποίο περιέχει το διαμήκη άξονα και είναι κάθετο στο επίπεδο της συμμετρίας του αεροπλάνου.

Διαμήκης άξονας του αεροπλάνου (Longitudinal axis of the aeroplane). Ένας επιλεγμένος άξονας παράλληλος στην κατεύθυνση της πτήσης σε κανονική ταχύτητα πλεύσης, και περνώντας μέσα από το κέντρο βάρους του αεροπλάνου.

Κατευθυνόμενο προς (Making way). Ένα αεροπλάνο στην επιφάνεια του νερού είναι "κατευθυνόμενο προς" όταν βρίσκεται εν κινήσει και έχει ταχύτητα σχετική με το νερό.

Υπό έλεγχο (Under control). Ένα αεροπλάνο στην επιφάνεια του νερού είναι "υπό έλεγχο" όταν είναι ικανό να εκτελεί ελιγμούς όπως απαιτούνται από τους Διεθνείς Κανονισμούς για την Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα με σκοπό την αποφυγή άλλων σκαφών.

Εν κινήσει (Under way). Ένα αεροπλάνο στην επιφάνεια του νερού είναι "εν κινήσει" όταν δεν βρίσκεται στην ξηρά ή δεν είναι δεμένο στο έδαφος ή σε οποιοδήποτε σταθερό αντικείμενο στην ξηρά ή στο νερό.

Κάθετα επίπεδα (Vertical planes). Επίπεδα κάθετα στο οριζόντιο επίπε-δο.

Ορατό (Visible). Ορατό σε σκοτεινή νύχτα με καθαρή ατμόσφαιρα.

2. Φώτα Πλοήγησης
τα οποία πρέπει να επιδεικνύονται στον αέρα

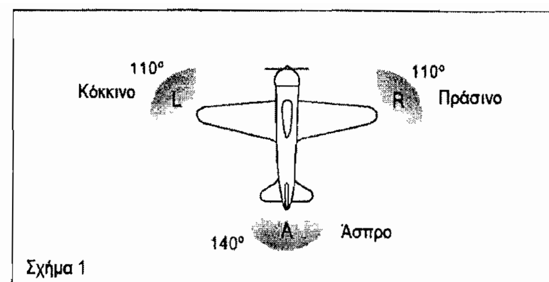
Σημείωση.- Τα φώτα τα οποία καθορίζονται εδώ έχουν σκοπό να καλύψουν τις απαιτήσεις του Παραρτήματος 2 για φώτα πλοήγησης.

Όπως επεξηγείται στο Σχήμα 1, τα ακόλουθα ανεμπόδιστα φώτα πλοήγησης πρέπει να επιδεικνύονται:

α) ένα κόκκινο φως το οποίο προβάλλεται πάνω και κάτω από το οριζόντιο επίπεδο μέσω της γωνίας κάλυψης L.

β) ένα πράσινο φως το οποίο προβάλλεται πάνω και κάτω από το οριζόντιο επίπεδο μέσω της γωνίας κάλυψης R.

γ) ένα άσπρο φως το οποίο προβάλλεται πάνω και κάτω από το οριζόντιο επίπεδο προς τα πίσω μέσω της γωνίας κάλυψης A.



Σχήμα 1

3. Φώτα τα οποία πρέπει
να επιδεικνύονται στο νερό

3.1 Γενικά

Σημείωση.- Τα φώτα τα οποία καθορίζονται εδώ έχουν σκοπό να καλύψουν τις απαιτήσεις του Παραρτήματος 2 για φώτα που πρέπει να επιδεικνύονται από αεροπλάνα στο νερό.

Οι Διεθνείς Κανονισμοί για την Πρόληψη Συγκρούσεων στη Θάλασσα απαιτούν να επιδεικνύονται διαφορετικά φώτα σε κάθε μια από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) όταν είναι εν κινήσει,

β) όταν ρυμουλκεί ένα άλλο σκάφος ή αεροπλάνο,

γ) όταν ρυμουλκείται,

δ) όταν δεν είναι υπό έλεγχο και δεν είναι κατευθυνόμενο προς,

ε) όταν είναι κατευθυνόμενο προς αλλά δεν είναι υπό έλεγχο,

στ) όταν είναι αγκυροβολημένο,

ζ) όταν είναι στο έδαφος.

Τα φώτα που απαιτούνται από τα αεροπλάνα σε κάθε περίπτωση περιγράφονται παρακάτω.

3.2 Όταν είναι εν κινήσει

Όπως επεξηγείται στο Σχήμα 2, τα ακόλουθα φαίνονται σαν σταθερά ανεμπόδιστα φώτα:

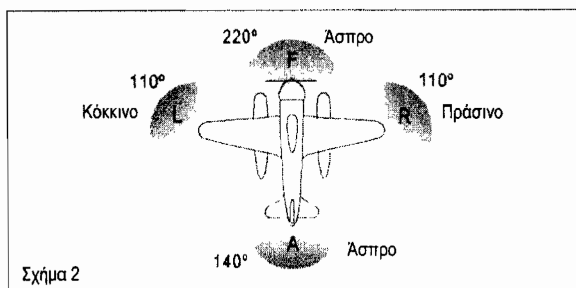
α) ένα κόκκινο φως που προβάλλεται πάνω και κάτω από το οριζόντιο μέσω της γωνίας κάλυψης L,

β) ένα πράσινο φως που προβάλλεται πάνω και κάτω από το οριζόντιο μέσω της γωνίας κάλυψης R,

γ) ένα άσπρο φως που προβάλλεται πάνω και κάτω από το οριζόντιο μέσω της γωνίας κάλυψης A, και

δ) ένα άσπρο φως που προβάλλεται μέσω της γωνίας κάλυψης F.

Τα φώτα που περιγράφονται στο α), β) και γ) πρέπει να είναι ορατά σε μια απόσταση τουλάχιστον 3,7 χλμ. (2 ν.μ.). Το φως που περιγράφεται στο δ) πρέπει να είναι ορατό σε μια απόσταση 9,3 χλμ. (5 ν.μ.) όταν είναι τοποθετημένο σε ένα αεροπλάνο μήκους 20 μ. ή περισσότερο ή ορατό σε μια απόσταση 5,6 χλμ. (3 ν.μ) όταν είναι τοποθετημένο σε ένα αεροπλάνο μήκους μικρότερου από 20 μ.



Σχήμα 2

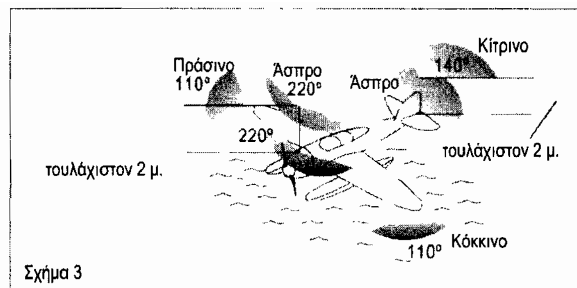
3.3 Όταν ρυμουλκεί
ένα άλλο σκάφος ή αεροπλάνο.

Όπως επεξηγείται στο Σχήμα 3 τα ακόλουθα φαίνονται σαν σταθερά ανεμπόδιστα φώτα:

α) τα φώτα που περιγράφονται στο 3.2,

β) ένα δεύτερο φως που έχει τα ίδια χαρακτηριστικά με το φως που περιγράφεται στο 3.2 δ) και είναι στηριγμένο σε ένα κάθετο ιστό τουλάχιστον 2 μ. πάνω ή κάτω από αυτό, και

γ) ένα κίτρινο φως που έχει κατά τα άλλα τα ίδια χαρακτηριστικά όπως το φως που περιγράφεται στο 3.2 γ) και είναι στηριγμένο σε ένα κάθετο ιστό τουλάχιστον 2 μ. πάνω από αυτό.



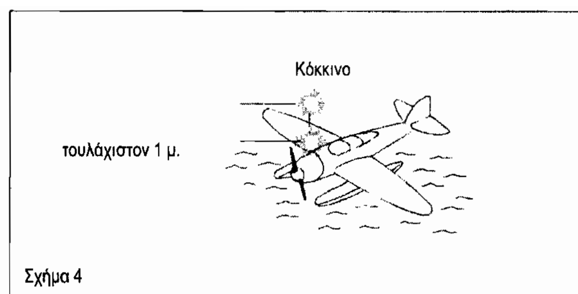
Σχήμα 3

3.4 Όταν ρυμουλκείται

Τα φώτα που περιγράφονται στο 3.2 α), β) και γ) φαίνονται σαν σταθερά ανεμπόδιστα φώτα.

3.5 Όταν δεν είναι υπό έλεγχο
και δεν είναι κατευθυνόμενο προς

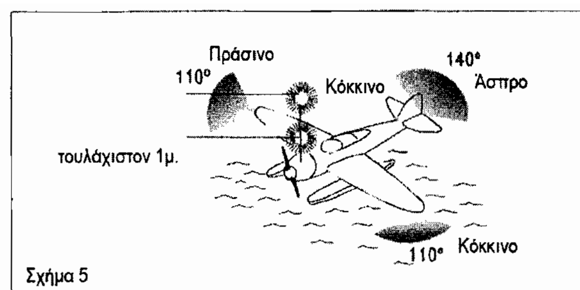
Όπως επεξηγείται στο Σχήμα 4, δύο σταθερά κόκκινα φώτα τοποθετημένα εκεί όπου μπορούν να φαίνονται καλύτερα, το ένα κάθετα πάνω από το άλλο και σε απόσταση μεταξύ τους όχι μικρότερη από 1 μ., και τέτοιου χαρακτήρα ώστε να είναι ορατά από όλες τις πλευρές του ορίζοντα σε μια απόσταση τουλάχιστον 3,7 χλμ. (2 ν.μ.)



Σχήμα 4

3.6 Όταν είναι κατευθυνόμενο προς
αλλά δεν είναι υπό έλεγχο

Όπως επεξηγείται στο Σχήμα 5, τα φώτα που περιγράφονται στο 3.5 συν τα φώτα που περιγράφονται στο 3.2 α), β) και γ).

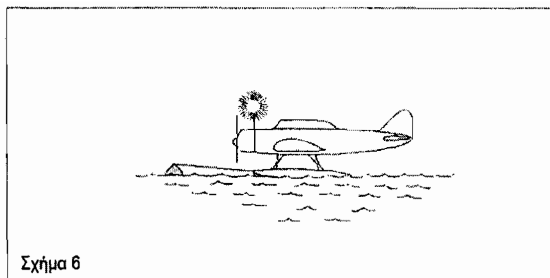


Σχήμα 5

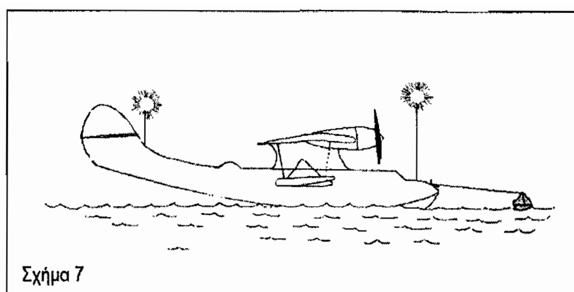
Σημείωση.- Η επίδειξη των φώτων που περιγράφονται στα 3.5 και 3.6 πρέπει να λαμβάνεται από άλλο αεροσκάφος ως σήματα ότι το αεροπλάνο που τα επιδεικνύει δεν είναι υπό έλεγχο και γι' αυτό δεν μπορεί να βγει από την πορεία. Αυτά δεν είναι σήματα αεροπλάνων σε κίνδυνο που απαιτούν βοήθεια.

3.7 Όταν είναι αγκυροβολημένο

α. Εάν είναι μικρότερο από 50 μέτρα σε μήκος, εκεί όπου μπορεί να φαίνεται καλύτερα, ένα σταθερό λευκό φως (Σχήμα 6), ορατό από όλα τα σημεία του ορίζοντα σε απόσταση τουλάχιστον 3,7 χλμ. (2 ν.μ.),


Σχήμα 6

β. Εάν είναι 50 ή περισσότερα μέτρα σε μήκος, εκεί όπου μπορεί να φαίνεται καλύτερα ένα σταθερό άσπρο φως μπροστά και ένα σταθερό άσπρο φως πίσω (Σχήμα 7), και τα δύο ορατά από όλα τα σημεία του ορίζοντα σε μια απόσταση τουλάχιστον 5,6 χλμ. (3 ν.μ.),


Σχήμα 7

γ. Εάν έχει εκπέτασμα 50 ή περισσότερα μέτρα ένα σταθερό άσπρο φως σε κάθε πλευρά (Σχήματα 8 και 9) για να δείχνουν το μέγιστο εκπέτασμα και να είναι ορατά, όσο είναι πρακτικό, από όλα τα σημεία του ορίζοντα σε απόσταση τουλάχιστον 1,9 χλμ. (1 ν.μ.).


Λιγότερο από 50μ. σε μήκος, 50μ. ή περισσότερο σε εκπέτασμα
Σχήμα 8


50μ. ή περισσότερο σε μήκος, 50 μ. ή περισσότερο σε εκπέτασμα
Σχήμα 9

3.8 Όταν βρίσκεται στην ξηρά

Τα φώτα τα οποία περιγράφονται στο 3.7 και επιπροσθέτως δύο σταθερά κόκκινα φώτα σε κάθετο ιστό, με τουλάχιστον 1 μέτρο απόσταση μεταξύ τους, έτσι τοποθετημένα ώστε να είναι ορατά από όλα τα σημεία του ορίζοντα.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 2.
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ
ΥΨΟΜΕΤΡΗΣΗΣ ΓΙΑ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ
ΣΕ ΕΝΑΕΡΙΟ ΧΩΡΟ RVSM
(Σημείωση.- Βλέπε Κεφάλαιο 7, 7.2.5)

1. Αναφορικά με ομάδες αεροπλάνων που ονομαστικά είναι του ίδιου σχεδιασμού και κατασκευής σε σχέση με όλες τις λεπτομέρειες που μπορεί να επηρεάσουν την ακρίβεια των επιδόσεων διατήρησης ύψους, η ικανότητα επιδόσεων διατήρησης ύψους πρέπει να είναι τέτοια ώστε το συνολικό κατακόρυφο σφάλμα (TVE) για την ομάδα των αεροπλάνων να έχει μέσο όρο μεγέθους όχι μεγαλύτερου από 25 μ. (80 πόδια) και πρέπει να έχει σταθερή απόκλιση όχι μεγαλύτερη από $28 - 0{,}013z^2$ για $0 \leq z \leq 25$ όπου z είναι το μέγεθος του μέσου όρου TVE σε μέτρα, ή $92 - 0{,}004\ z^2$ για $0 \leq z \leq 80$ όπου το z είναι σε πόδια. Επιπροσθέτως, τα συστατικά του TVE πρέπει να έχουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

α) το μέσο σφάλμα συστήματος υψομέτρησης (ASE) της ομάδας δεν πρέπει να υπερβεί το μέγεθος των 25 μ. (80 ποδών),

β) το σύνολο της απόλυτης τιμής του μέσου ASE και τριών σταθερών αποκλίσεων του ASE δεν πρέπει να υπερβεί τα 75 μ. (254 πόδια), και

γ) οι διαφορές μεταξύ του επιπέδου πτήσεως και του ενδεικνυόμενου βαρομετρικού ύψους που στην πραγματικότητα πετάει, πρέπει να είναι συμμετρικές ως προς τον μέσο των 0 μ., με σταθερή απόκλιση όχι μεγαλύτερη από 13,3 μ. (43,7 πόδια), και ακόμα, η μείωση της συχνότητας των διαφορών με αυξανόμενο μέγεθος διαφοράς πρέπει να είναι τουλάχιστον εκθετική.

2. Αναφορικά με αεροπλάνα, για τα οποία τα χαρακτηριστικά του σκάφους και του συστήματος υψομέτρησης ταιριάζουν, είναι μοναδικά και έτσι δεν μπορούν να ταξινομηθούν ότι ανήκουν σε μια ομάδα αεροπλάνων που καλύπτονται από την παράγραφο 1, η ικανότητα επιδόσεων διατήρησης ύψους πρέπει να είναι τέτοια ώστε τα συστατικά του TVE να έχουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

α) το μέγεθος του ASE του αεροπλάνου δεν πρέπει να μην υπερβαίνει τα 60 μ. (200 πόδια) υπό όλες τις συνθήκες πτήσης, και

β) οι διαφορές μεταξύ του επιπέδου πτήσεως και του ενδεικνυόμενου βαρομετρικού ύψους που στην πραγματικότητα πετάει, πρέπει να είναι συμμετρικές ως προς τον μέσο των 0 μ., με σταθερή απόκλιση όχι μεγαλύτερη από 13,3 μ. (43,7 πόδια), και ακόμα, η μείωση της συχνότητας των διαφορών με αυξανόμενο μέγεθος διαφοράς πρέπει να είναι τουλάχιστον εκθετική.

ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ Α. ΑΠΟΤΥΠΩΤΕΣ ΠΤΗΣΗΣ
Συμπληρωματικό στο 6.10

Εισαγωγή

Το υλικό του παρόντος Συνημμένου αφορά τους αποτυπωτές πτήσης οι οποίοι προορίζονται για εγκατάσταση σε αεροπλάνα τα οποία εμπλέκονται στη διεθνή αεροναυτιλία. Οι αποτυπωτές πτήσης αποτελούνται από δύο συστήματα – έναν αποτυπωτή στοιχείων πτήσης και έναν αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης. Οι αποτυπωτές στοιχείων πτήσης ταξινομούνται σε Τύπο Ι και Τύπο ΙΙ ανάλογα με τον αριθμό των παραμέτρων που πρόκειται να καταγραφούν.

1. Αποτυπωτής στοιχείων πτήσης (FDR)

1.1 Γενικές απαιτήσεις

1.1.1 Ο αποτυπωτής πρέπει να καταγράφει συνεχώς κατά τη διάρκεια της πτήσης.

1.1.2 Το κουτί του αποτυπωτή πρέπει να:

α) είναι βαμμένο με ένα ξεχωριστό πορτοκαλί ή κίτρινο χρώμα

β) φέρει ανακλαστικό υλικό για να διευκολύνεται ο εντοπισμός του, και

γ) έχει προσαρτημένη με ασφάλεια μια αυτόματα ενεργοποιούμενη υποβρύχια συσκευή εντοπισμού.

1.1.3 Ο αποτυπωτής πρέπει να εγκαθίσταται έτσι ώστε:

α) η πιθανότητα ζημιάς στην καταγραφή να ελαχιστοποιείται. Για να πληρούται αυτή η απαίτηση, πρέπει να το-ποθετείται όσο πιο πίσω είναι πρακτικά δυνατό. Στην περίπτωση αεροπλάνων με συμπίεση, πρέπει να τοποθετείται κοντά στο πίσω διαχωριστικό τοίχωμα πίεσης.

β) να λαμβάνει την ηλεκτρική του ισχύ από ένα διανομέα ο οποίος παρέχει τη μέγιστη αξιοπιστία για λειτουργία του αποτυπωτή χωρίς να θέτει σε κίνδυνο τη λειτουργία σε σημαντικά φορτία ή φορτία έκτακτης ανάγκης, και

γ) να υπάρχει ένα ακουστικό ή οπτικό μέσο για έλεγχο σωστής λειτουργίας του αποτυπωτή πριν από την πτήση.

1.2 Παράμετροι που πρέπει να καταγράφονται

1.2.1 Αποτυπωτής στοιχείων πτήσης Τύπου I. Αυτός ο αποτυπωτής πρέπει να είναι ικανός να καταγράφει, ανάλογα με το αεροπλάνο, τουλάχιστον τις 32 παραμέτρους στον Πίνακα Α-1. Ωστόσο, άλλες παράμετροι μπορούν να αντικαθίστανται ανάλογα με τον τύπο του αεροπλάνου και τα χαρακτηριστικά του εξοπλισμού καταγραφής.

1.2.2 Αποτυπωτής στοιχείων πτήσης Τύπου II. Αυτός ο αποτυπωτής πρέπει να είναι ικανός να καταγράφει, ανά-λογα με το αεροπλάνο, τουλάχιστον τις πρώτες 15 παραμέτρους στον Πίνακα Α-1. Ωστόσο, άλλες παράμετροι μπορούν να αντικαθίστανται ανάλογα με τον τύπο του αεροπλάνου και τα χαρακτηριστικά του εξοπλισμού καταγραφής.

1.3 Πρόσθετες Πληροφορίες

1.3.1 Η κλίμακα μέτρησης, η οποία καταγράφει τα διαστήματα και την ακρίβεια των παραμέτρων στον εγκατεστημένο εξοπλισμό, συνήθως εξακριβώνεται με μεθόδους που είναι εγκεκριμένες από την κατάλληλη πιστοποιούσα αρχή.

1.3.2 Ο κατασκευαστής συνήθως παρέχει στην εθνική πιστοποιούσα αρχή τις ακόλουθες πληροφορίες όσον αφορά τον αποτυπωτή στοιχείων πτήσης:

α) οδηγίες λειτουργίας του κατασκευαστή, περιορισμούς εξοπλισμού και διαδικασίες εγκατάστασης.

β) προέλευση ή πηγή παραμέτρου και εξισώσεις οι οποί-ες σχετίζουν καταμετρήσεις με μονάδες μέτρησης, και

γ) εκθέσεις ελέγχων του κατασκευαστή.

1.3.3 Έγγραφα τα οποία αφορούν την κατανομή παραμέτρων, τις εξισώσεις μετατροπής, την περιοδική διακρίβωση και άλλες πληροφορίες ικανότητας για χρήση/ συντήρηση μπορούν να διατηρούνται από τον αερομεταφορέα. Τα έγγραφα πρέπει να είναι επαρκή προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι οι αρχές διερεύνησης ατυχήματος έχουν τις απαραίτητες πληροφορίες για να διαβάζουν τα στοιχεία σε μηχανικές μονάδες.

2. Αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης (CVR)

2.1 Γενικές απαιτήσεις

2.1.1 Ο αποτυπωτής πρέπει να είναι σχεδιασμένος έτσι ώστε να καταγράφει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

α) επικοινωνίες ομιλίας που μεταδίδονται από ή λαμβάνονται στο αεροπλάνο από τον ασύρματο,

β) ακουστικό περιβάλλον στο θάλαμο διακυβέρνησης,

γ) επικοινωνίες ομιλίας των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης στο θάλαμο διακυβέρνησης χρησιμοποιώντας το σύστημα ενδοεπικοινωνίας του αεροπλάνου,

δ) φωνητικά ή ακουστικά σήματα τα οποία αναγνωρίζουν βοηθήματα ναυτιλίας ή προσέγγισης που εισάγονται στο ακουστικό ή στο μικρόφωνο,

ε) επικοινωνίες ομιλίας των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης που χρησιμοποιούν το σύστημα για να απευθύνονται στους επιβάτες, αν είναι εγκαταστημένο, και

ζ) ψηφιακή επικοινωνία με τα ATS, εκτός αν καταγράφεται από τον αποτυπωτή στοιχείων πτήσης.

2.1.2 Το κουτί του αποτυπωτή πρέπει να:

α) είναι βαμμένο με διακριτικό πορτοκαλί ή κίτρινο χρώμα,

β) φέρει αντανακλαστικό υλικό για να διευκολύνει τον εντοπισμό του, και

γ) έχει προσαρτημένη με ασφάλεια μια αυτόματα ενεργοποιούμενη υποβρύχια συσκευή εντοπισμού.

2.1.3 Προκειμένου να βοηθάνε στη φωνητική και ακουστική διάκριση, μικρόφωνα πρέπει να βρίσκονται στην καλύτερη θέση του θαλάμου διακυβέρνησης για να καταγράφουν τις επικοινωνίες ομιλίας που προέρχονται από τις θέσεις κυβερνήτη και συγκυβερνήτη και τις επικοινωνίες ομιλίας άλλων μελών του πληρώματος στο θάλαμο διακυβέρνησης όταν απευθύνονται σε εκείνες τις θέσεις. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα καλωδιώνοντας τα κατάλληλα μικρόφωνα κάσκας χειριστών για να καταγράφουν συνέχεια σε χωριστά κανάλια.

2.1.4 Ο αποτυπωτής πρέπει να είναι εγκατεστημένος έτσι ώστε:

α) η πιθανότητα ζημιάς στην καταγραφή να ελαχιστοποιείται. Για να πληρούται αυτή η απαίτηση, πρέπει να τοποθετείται όσο πιο πίσω είναι πρακτικά δυνατό. Στην περίπτωση αεροπλάνων με συμπίεση, πρέπει να τοποθετείται κοντά στο πίσω διαχωριστικό τοίχωμα πίεσης.

β) να λαμβάνει την ηλεκτρική του ισχύ από ένα διανομέα ο οποίος παρέχει τη μέγιστη αξιοπιστία για λειτουργία του αποτυπωτή χωρίς να θέτει σε κίνδυνο τη λειτουργία σε σημαντικά φορτία ή φορτία έκτακτης ανάγκης,

γ) να υπάρχει ένα ακουστικό ή οπτικό μέσο για έλεγχο σωστής λειτουργίας του αποτυπωτή πριν από την πτήση, και

δ) αν ο αποτυπωτής έχει σύστημα ταχείας καθολικής απόσβεσης, η εγκατάσταση πρέπει να είναι σχεδιασμένη ώστε να προλαμβάνει λειτουργία της συσκευής κατά τη διάρκεια της πτήσης ή σε περίπτωση συντριβής.

2.2 Απαιτήσεις επιδόσεων

2.2.1 Ο αποτυπωτής θα είναι ικανός να καταγράφει τουλάχιστον τέσσερα ίχνη εγγραφής ταυτόχρονα. Προκειμένου να εξασφαλίζεται ακριβής συσχετισμός του χρόνου μεταξύ των ιχνών εγγραφής, ο αποτυπωτής πρέπει να καταγράφει σε σειριακή μορφή. Αν χρησιμοποιείται διαμόρφωση διπλής φοράς, η σειριακή μορφή και η κατανομή του ίχνους εγγραφής θα πρέπει να διατηρούνται και στις δύο κατευθύνσεις.

2.2.2 Η προτιμητέα κατανομή του ίχνους εγγραφής είναι η ακόλουθη:

Ίχνος εγγραφής 1 - ακουστικά του συγκυβερνήτη και μικρόφωνο κάσκας χειριστή

Ίχνος εγγραφής 2 - ακουστικά του κυβερνήτη και μικρόφωνο κάσκας χειριστή

Ίχνος εγγραφής 3 - μικρόφωνο περιοχής

Ίχνος εγγραφής 4 - αναφορά χρόνου συν το ακουστικό του τρίτου και τέταρτου μέλους του πληρώματος και μικρόφωνο, εφόσον έχει εφαρμογή.

Σημείωση 1.- Το Ίχνος εγγραφής 1 βρίσκεται πιο κοντά στη βάση της κεφαλής καταγραφής.

Σημείωση 2.- Η προτιμητέα κατανομή του ίχνους εγγραφής προϋποθέτει χρήση μηχανισμών μεταφοράς συμβατικής μαγνητικής ταινίας και καθορίζεται γιατί οι εξωτερικές άκρες της ταινίας έχουν μεγαλύτερο κίνδυνο καταστροφής από ότι το μέσον αυτής. Δεν αποκλείεται χρήση εναλλακτικών μέσων καταγραφής όπου τέτοιοι περιορισμοί μπορεί να μην έχουν εφαρμογή.

2.2.3 Ο αποτυπωτής, όταν ελέγχεται με μεθόδους εγκεκριμένες από την αρμόδια πιστοποιούσα αρχή, πρέπει να επιδεικνύεται ότι είναι κατάλληλος για ακραίο περιβάλλον πάνω από το οποίο είναι σχεδιασμένος να λειτουργεί.

2.2.4 Πρέπει να παρέχονται μέσα για ακριβή συσχετισμό του χρόνου μεταξύ του αποτυπωτή στοιχείων πτήσης και του αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης.

Σημείωση.- Μια μέθοδος επίτευξής του είναι να βάζουμε το σήμα χρόνου του FDR πάνω στον CVR.

2.3 Πρόσθετες πληροφορίες

2.3.1 Ο κατασκευαστής συνήθως παρέχει στην εθνική πιστοποιούσα αρχή τις ακόλουθες πληροφορίες όσον αφορά τον αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης:

α) οδηγίες λειτουργίας του κατασκευαστή, περιο-ρισμούς εξοπλισμού και διαδικασίες εγκατάστασης, και

β) εκθέσεις ελέγχων του κατασκευαστή.

3. Επιθεωρήσεις των συστημάτων αποτυπωτών στοιχείων πτήσης και ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης

3.1 Πριν από την πρώτη πτήση της ημέρας, ο ενσωματωμένος εξοπλισμός ελέγχου στο θάλαμο διακυβέρνησης για τους CVR, FDR και τη Μονάδα Απόκτησης Στοιχείων Πτήσης (FDAU) πρέπει να ελέγχονται, αν είναι εγκατεστημένα.

3.2 Ετήσιες επιθεωρήσεις πρέπει να πραγματοποιούνται ως εξής:

α) η ανάγνωση των στοιχείων που έχουν καταγραφεί από τους FDR και CVR πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο αποτυπωτής λειτουργεί σωστά για την ονομαστική διάρκεια της καταγραφής,

β) η ανάλυση του FDR μπορεί να αξιολογεί την ποιότητα των καταγραφομένων στοιχείων για να καθορίζει εάν ο βαθμός μικροσφάλματος είναι μέσα στα αποδεκτά όρια και να καθορίζει τη φύση και την κατανομή των λαθών,

γ) μια πλήρης πτήση θα πρέπει να εξετάζεται από τον FDR σε μηχανικές μονάδες για να αξιολογείται η εγκυρότητα όλων των καταγραφεισών παραμέτρων. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δίνεται στις παραμέτρους από αισθητήρες οι οποίοι είναι συνδεδεμένοι στον FDR. Οι παράμετροι οι οποίες λαμβάνονται από σύστημα διανομής ηλεκτρικής ενέργειας του αεροσκάφους δεν χρειάζεται να ελέγχονται εάν η ικανότητα σε χρήση τους μπορεί να ανιχνεύεται από άλλα συστήματα του αεροσκάφους,

δ) η συσκευή ανάγνωσης πρέπει να έχει το κατάλληλο λογισμικό για να μετατρέπει με ακρίβεια τις καταγραφείσες τιμές σε μηχανικές μονάδες και να καθορίζει την κατάσταση των διακεκριμένων σημάτων.

ε) μια ετήσια εξέταση του καταγραφέντος σήματος στον CVR πρέπει να εκτελείται με επανάληψη της καταγραφής του CVR. Εφόσον ο CVR είναι εγκατεστημένος στο αεροσκάφος πρέπει να καταγράφει σήματα ελέγχου από κάθε πηγή του αεροσκάφους και από σχετικές εξωτερικές πηγές για να διασφαλίζεται ότι όλα τα απαιτούμενα σήματα πληρούν τα πρότυπα κατανόησης, και

στ) όπου είναι πρακτικά δυνατό, κατά τη διάρκεια της ετήσιας εξέτασης, πρέπει να εξετάζεται ένα δείγμα από εγγραφές του CVR κατά την πτήση για απόδειξη ότι η κατανόηση του σήματος είναι αποδεκτή.

3.3 Τα συστήματα αποτυπωτών πτήσης πρέπει να θεωρούνται ότι είναι ακατάλληλα για χρήση εάν υπάρχει μια σημαντική περίοδος κακής ποιότητας στοιχείων, μη κατανοητά σήματα ή εάν μια ή περισσότερες από τις υποχρεωτικές παραμέτρους δεν καταγράφονται σωστά.

3.4 Μια αναφορά της ετήσιας επιθεώρησης θα πρέπει να είναι διαθέσιμη μετά από αίτηση στην κανονιστική αρχή του Κράτους με σκοπό την παρακολούθηση.

3.5 Διακρίβωση του συστήματος του FDR:

α) το σύστημα του FDR θα πρέπει να επαναδιακριβώνεται τουλάχιστον κάθε πέντε χρόνια προκειμένου να προσδιορίζονται οποιεσδήποτε διαφορές στο πρόγραμμα τεχνικών μετατροπών για τις υποχρεωτικές παραμέτρους, και να διασφαλίζεται ότι οι παράμετροι καταγράφονται μέσα στα πλαίσια ανοχών της διακρίβωσης , και

β) όταν οι παράμετροι του ύψους και της ταχύτητας του αέρα παρέχονται από αισθητήρες οι οποίοι είναι συνδεδεμένοι στο σύστημα του FDR, πρέπει να γίνεται επαναδιακρίβωση όπως προτείνεται από τον κατασκευαστή του αισθητήρα, ή τουλάχιστον κάθε δύο χρόνια.

Πίνακας Α-1

Παράμετροι για Αποτυπωτές Στοιχείων Πτήσης

Α/Α	Παράμετρος	Εύρος Μέτρησης	Διάστημα καταγραφής (δευτερόλεπτα)	Όρια ακριβείας (στοιχεία εισαγωγής αισθητήρων σε σύγκριση με την ανάγνωση του FDR)
1	Χρόνος (UTC όταν είναι διαθέσιμος, διαφορετικά ο χρόνος που παρήλθε)	24 ώρες	4	±0,125% ανά ώρα
2	Ύψος πίεσης	-300μ. (-1000 πόδια) σε μέγιστο πιστοποιημένο ύψος του αεροσκάφους +1500 μ. (+5000 πόδια)	1	±100 πόδια έως ±700 πόδια
3	Ενδεικνυόμενη ταχύτητα αέρος	95 km/h (50κόμβοι) έως μέγιστη Vso - Σημείωση 1		
		Vso έως 1.2 VD - Σημείωση 2	1	±5%
				±3%
4	Πορεία	360^{0}	1	$\pm 2^{0}$
5	Κανονική επιτάχυνση	-3 g έως +6 g	0,125 ±	±1% του μέγιστου εύρους εξαιρου-μένου σφάλματος αναφοράς ±5%
6	Στάση πρόνευσης	$\pm 75^{0}$	1	$\pm 2^{0}$
7	Στάση περιστροφής	$\pm 180^{0}$	1	$\pm 2^{0}$
8	Επιλογή εκπομπής ασυρμάτου	On/off (μια επιλογή)	1	-
9	Ισχύς εκάστου κινητήρα - Σημείωση 3	Πλήρες εύρος	1 (ανά κινητήρα)	±2%
10	Πτερύγια καμπυλότητας χείλους εκφυγής ή θέση επιλογής στο θάλαμο διακυβέρνησης	Πλήρες εύρος ή κάθε διακεκριμένη θέση	2	±5% ή όπως ο ενδείκτης του χειριστή
11	Πτερύγια καμπυλότη-τας χείλους προσβολής ή θέση επιλογής στο θάλαμο διακυβέρνησης	Πλήρες εύρος ή κάθε διακεκριμένη θέση	2	±5% ή όπως ο ενδείκτης του χειριστή
12	Θέση αναστροφέα ώσης	Στοιβαγμένο, σε διαμετακόμι-ση και αναστροφή	1 (ανά κινητήρα)	
13	Θέση επιλογής επίγει-ου φθορέα άντωσης ή/και αερόφρενου	Πλήρες εύρος ή κάθε διακεκριμένη θέση	1	±2% εκτός εάν απαιτείται μοναδικά μεγαλύτερη ακρίβεια
14	Εξωτερική θερμοκρασία αέρος	Εύρος αισθητήρα	2	$\pm 2^{0}$ C
15	Αυτόματος πιλότος/ αυτόματος μοχλός ισχύος/τρόπος λειτουργίας AFCS και κατάσταση εμπλοκής	Κατάλληλος συνδυασμός επιλογών	1	

Σημείωση.- Οι προηγούμενες 15 παράμετροι ικανοποιούν τις απαιτήσεις για FDR Τύπου II.

16	Διαμήκης επιτάχυνση	± 1 g	0,25	± 1,5% του μέγιστου εύρους εξαιρου-μένου σφάλματος αναφοράς ±5%

17	Εγκάρσια επιτάχυνση	± 1 g	0,25	± 1,5% του μέγιστου εύρους εξαιρου-μένου σφάλματος αναφοράς ±5%
18	Εισαγωγή από το χειριστή ή/ και θέση επιφανειών ελέγχου - βασικά χειριστήρια (πρόνευση, περιστροφή, εκτροπή) - Σημείωση 4	Πλήρες εύρος	1	±2% εκτός εάν απαιτείται μοναδικά μεγαλύτερη ακρίβεια
19	Θέση αντισταθμιστικού πρόνευσης	Πλήρες εύρος	1	±3% εκτός εάν απαιτείται μοναδικά μεγαλύτερη ακρίβεια
20	Ραδιο-υψόμετρο	-6 μ. έως 750 μ.		
		(-20 πόδια έως +2500 πόδια)	1	±0,6 μ. (±2 πόδια) ή ±3% οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο κάτω από τα 150 μ. (500 πόδια) και ±5% άνω των 150 μ. (500 ποδών)
21	Απόκλιση ίχνους κατολίσθησης	Εύρος σήματος	1	±3%
22	Απόκλιση διευθυντικού ραδιοφάρου	Εύρος σήματος	1	±3%
23	Διέλευση ραδιοσημαντήρα	Ξεχωριστό	1	
24	Κύρια προειδοποίηση	Ξεχωριστό	1	
25	Επιλογή συχνότητας NAV 1 & 2 - Σημείωση 5	Πλήρες εύρος	4	Όπως εγκαταστάθηκε
26	Απόσταση DME 1 και 2 - Σημειώσεις 5 και 6	0-370 χλμ.	4	Όπως εγκαταστάθηκε
27	Κατάσταση διακόπτη συστήματος προσγειώσεως	Διακεκριμένη θέση	1	
28	GPWS (Σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους)	Ξεχωριστό	1	
29	Γωνία προσβολής	Πλήρες εύρος	0,5	Όπως εγκαταστάθηκε
30	Υδραυλικά, κάθε σύστημα (χαμηλή πίεση)	Ξεχωριστό	2	
31	Στοιχεία ναυτιλίας (γεωγραφικό μήκος και πλάτος, ταχύτητα εδάφους και γωνία έκ-πτωσης) - Σημείωση 7	Όπως εγκαταστάθηκε	1	Όπως εγκαταστάθηκε
32	Σύστημα προσγείωσης ή θέση επιλογέα συστήματος προσγείωσης	Διακεκριμένη θέση	4	Όπως εγκαταστάθηκε

Σημείωση.- Οι προηγούμενες 32 παράμετροι ικανοποιούν τις απαιτήσεις για FDR Τύπου Ι.

Σημειώσεις.-

1. VSO ταχύτητα απώλειας στήριξης ή ελάχιστη σταθερή ταχύτητα πτήσης σε διαμόρφωση προσγείωσης
2. VD ταχύτητα βύθισης σχεδίασης
3. Καταγραφή ικανοποιητικών εισαγωγών για τον καθορισμό της ισχύος
4. Για αεροπλάνα με συμβατικά συστήματα ελέγχου, ισχύει το "ή". Για αεροπλάνα χωρίς μηχανικά συστήματα ελέγχου ισχύει το "και". Σε αεροπλάνα με διαιρούμενες επιφάνειες, ένας κατάλληλος συνδυασμός από εισαγωγές είναι αποδεκτός αντί της καταγραφής κάθε επιφάνειας χωριστά.
5. Εάν υπάρχει διαθέσιμο σήμα σε ψηφιακή μορφή.
6. Η καταγραφή του γεωγραφικού μήκους και πλάτους από INS ή άλλο σύστημα ναυτιλίας είναι ένα προτι-μητέο εναλλακτικό σύστημα.
7. Εάν υπάρχουν σήματα άμεσα διαθέσιμα

Αν είναι διαθέσιμη περαιτέρω χωρητικότητα καταγραφής, πρέπει να εξετάζεται η καταγραφή των παρακάτω πρόσθετων πληροφοριών:

α) πληροφορίες λειτουργίας από συστήματα ψηφιακής απεικόνισης, τέτοια όπως συστήματα ηλεκτρονικών οργάνων πτήσης (EFIS), ηλεκτρονική κεντρική οθόνη αεροσκάφους (ECAM) και σύστημα ενδείξεων κινητήρα και προειδοποίησης πληρώματος (EICAS). Χρησιμοποιείστε την ακόλουθη σειρά προτεραιότητας:

1) παράμετροι που επιλέγονται από το πλήρωμα διακυβέρνησης που έχουν σχέση με το επιθυμητό ίχνος πτήσης, π.χ. ρύθμιση βαρομετρικής πίεσης, επιλεγέν ύψος, επιλεγείσα ταχύτητα αέρος, αποφασιστικό σχετικό ύψος, και εμπλοκή του συστήματος αυτόματης πτήσης και ενδείξεις τρόπου λειτουργίας αν δεν καταγράφονται από άλλη πηγή,

2) επιλογή/ κατάσταση συστήματος απεικόνισης, π.χ. SECTOR, PLAN, ROSE, NAV, WXR, COMPOSITE, COPY, κλπ.,

3) Προειδοποιήσεις και συναγερμοί,

4) Η ταυτότητα των απεικονιζόμενων σελίδων για διαδικασίες έκτακτης ανάγκης και καταλόγων ελέγχου ενεργειών.

β) πληροφορίες επιβράδυνσης, συμπεριλαμβανόμενης και της εφαρμογής πέδησης για χρήση κατά την εξέταση υπερβάσεων των ορίων μήκους του διαδρόμου κατά την προσγείωση και τις ματαιωμένες απογειώσεως, και

γ) πρόσθετες παράμετροι κινητήρων (EPR, N1, EGT, ροή καυσίμου, κλπ).

ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ Β. ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΧΡΗΣΗ ΟΞΥΓΟΝΟΥ
Συμπληρωματικό στο 4.9

Εισαγωγή

Η επίδοση των μελών του πληρώματος και η καλή κατάσταση των επιβατών κατά τη διάρκεια των πτήσεων σε τέτοια ύψη όπου η έλλειψη οξυγόνου μπορεί να προκαλέσει εξασθένηση δυνάμεων είναι σημαντικού ενδιαφέροντος. Η έρευνα η οποία γίνεται σε θαλάμους που προσομοιάζουν ύψη ή έκθεση σε ύψη βουνού αποδεικνύει ότι η ανθρώπινη αντοχή μπορεί να έχει σχέση με το ανάλογο ύψος και το χρόνο έκθεσης σε αυτό. Το αντικείμενο αντιμετωπίζεται με λεπτομέρεια στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984). Εν όψει των παραπάνω και για να βοηθηθεί περαιτέρω ο κυβερνήτης στην παροχή οξυγόνου που απαιτείται σύμφωνα με το 4.9 του παρόντος Παραρτήματος, οι ακόλουθες κατευθυντήριες γραμμές, οι οποίες λαμβάνουν υπόψη τις απαιτήσεις που ήδη έχουν καταρτισθεί στο Παράρτημα 6, Μέρος I, θεωρούνται σχετικές.

1. Παροχή Οξυγόνου

1.1 Μια πτήση που πρέπει να γίνει σε ύψη στα οποία η ατμοσφαιρική πίεση σε θαλάμους πληρώματος θα είναι λιγότερη από 700 hPa δεν πρέπει να ξεκινήσει παρά μόνο εάν φέρεται αποθηκευμένο επαρκές οξυγόνο για παροχή:

α.) σε όλα τα μέλη του πληρώματος και τουλάχιστον στο 10 τοις εκατό των επιβατών για οποιαδήποτε περίοδο μεγαλύτερη των 30 λεπτών που η πίεση στους θαλάμους που είναι κατειλημμένοι από αυτούς είναι μεταξύ 700 hPa και 620 hPa, και

β) σε όλα τα μέλη του πληρώματος και τους επιβάτες για οποιαδήποτε περίοδο που η ατμοσφαιρική πίεση σε θαλάμους που είναι κατειλημμένοι από αυτούς είναι λιγότερη από 620 hPa.

1.2 Μια πτήση που πρέπει να γίνει με αεροπλάνο με συμπιεζόμενη καμπίνα δεν πρέπει να ξεκινήσει, παρά μόνο εάν φέρεται επαρκής ποσότητα αποθηκευμένου οξυγόνου για παροχή σε όλα τα μέλη του πληρώματος και στους επιβάτες, ανάλογα με τις συνθήκες της πτήσης, και στην περίπτωση που υπάρχει απώλεια συμπίεσης, για την περίοδο που η ατμοσφαιρική πίεση θα είναι λιγότερη από 700 hPa σε οποιοδήποτε θάλαμο που είναι κατειλημμένος από αυτούς. Επιπλέον, όταν ένα αεροπλάνο πετάει σε ύψη πτήσης στα οποία η ατμοσφαιρική πίεση είναι λιγότερη από 376 hPa, ή αν πετάει σε ύψη πτήσης στα οποία η ατμοσφαιρική πίεση είναι μεγαλύτερη από 376 hPa και δεν μπορεί να κατέβει με ασφάλεια μέσα σε τέσσερα λεπτά σε ένα ύψος πτήσης στο οποίο η ατμοσφαιρική πίεση είναι ίση με 620 hPa, δεν πρέπει να υπάρχει λιγότερο από 10 λεπτά παροχή για τα άτομα που βρίσκονται στο χώρο του θαλάμου των επιβατών.

2. Χρήση Οξυγόνου

2.1 Όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης, όταν απασχολούνται στην εκτέλεση των καθηκόντων τους που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία ενός αεροπλάνου εν πτήσει, θα πρέπει να χρησιμοποιούν το οξυγόνο συνεχώς όταν οι περιστάσεις επιβάλλουν την παροχή του όπως έχει υποδειχθεί ότι είναι απαραίτητο στο 1.1 και 1.2.

2.2 Όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης αεροπλάνων με συμπιεζόμενη καμπίνα τα οποία πετάνε πάνω από ένα ύψος όπου η ατμοσφαιρική πίεση είναι λιγότερη από 376 hPa πρέπει να έχουν διαθέσιμο, στη θέση τους, ένα εύκολα προσαρμοζόμενο τύπο μάσκας, ο οποίος πρέπει να πα-ρέχει άμεσα οξυγόνο μετά από ζήτηση.

Σημείωση.- Ύψη κατά προσέγγιση στη Σταθερή Ατμόσφαιρα, τα οποία αντιστοιχούν στις τιμές της απόλυτης πίεσης, που χρησιμοποιούνται στο κείμενο είναι τα ακόλουθα:

Απόλυτη πίεση	Μέτρα	Πόδια
700 hPa	3.000	10.000
620 hPa	4.000	13.000
376 hPa	7.600	25.000

Άρθρο δεύτερο

Σε περίπτωση διαφορών ανάμεσα στο Αγγλικό και Ελληνικό κείμενο όπως αυτό παρατίθεται στο άρθρο πρώτο της παρούσης, κατισχύει το Αγγλικό πρωτότυπο της εκάστοτε ισχύουσας έκδοσης.

Άρθρο τρίτο

Δια του παρόντος παύει να ισχύει το Παράρτημα (Annex) 6, Μέρος II, έκδοση 6η, τροποποίηση 21, που έχει δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης Τεύχος Β, αριθμός φύλλου 296, 12/03/2002.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 13 Δεκεμβρίου 2006

Ο Διοικητής

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΩΛΗΣΗΣ Φ.Ε.Κ.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Βασ. Όλγας 227	**(2310) 423 956**	**ΛΑΡΙΣΑ** - Διοικητήριο	**(2410) 597449**
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Ευριπίδου 63	**(210) 413 5228**	**ΚΕΡΚΥΡΑ** - Σαμαρά 13	**(26610) 89 122**
ΠΑΤΡΑ - Κορίνθου 327	**(2610) 638 109**		**(26610) 89 105**
	(2610) 638 110	**ΗΡΑΚΛΕΙΟ** - Πεδιάδος 2	**(2810) 300 781**
ΙΩΑΝΝΙΝΑ - Διοικητήριο	**(26510) 87215**	**ΛΕΣΒΟΣ** - Πλ.Κωνσταντινουπόλεως 1	**(22510) 46 654**
ΚΟΜΟΤΗΝΗ - Δημοκρατίας 1	**(25310) 22 858**		**(22510) 47 533**

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή:

- Για τα ΦΕΚ από 1 μέχρι 16 σελίδες σε 1 euro, προσαυξανόμενη κατά 0,20 euro για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.
- Για τα φωτοαντίγραφα ΦΕΚ σε 0,15 euro ανά σελίδα.

Σε μορφή CD:

Τεύχος	Περίοδος	EURO	Τεύχος	Περίοδος	EURO
Α΄	Ετήσιο	150	Αναπτυξιακών Πράξεων	Ετήσιο	50
Α	3μηνιαίο	40	Ν.Π.Δ.Δ.	Ετήσιο	50
Α΄	Μηνιαίο	15	Παράρτημα	Ετήσιο	50
Β'	Ετήσιο	300	Εμπορικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας	Ετήσιο	100
Β΄	3μηνιαίο	80	Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου	Ετήσιο	5
Β΄	Μηνιαίο	30	Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων	Ετήσιο	200
Γ΄	Ετήσιο	50	Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων	Εβδομαδιαίο	5
Δ΄	Ετήσιο	220	Α.Ε. & Ε.Π.Ε	Μηνιαίο	100
Δ΄	3μηνιαίο	60			

- Η τιμή πώλησης μεμονωμένων Φ.Ε.Κ σε μορφή cd-rom από εκείνα που διατίθενται σε ηλεκτρονική μορφή και μέχρι 100 σελίδες σε 5 euro προσαυξανόμενη κατά 1 euro ανά 50 σελίδες.
- Η τιμή πώλησης σε μορφή cd-rom δημοσιευμάτων μιας εταιρείας στο τεύχος Α.Ε. και Ε.Π.Ε. σε 5 euro ανά έτος.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΣΤΟΛΗ Φ.Ε.Κ. : τηλεφωνικά : 210 - 4071010, fax : 210 - 4071010 internet : http://www.et.gr.

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

	Σε έντυπη μορφή	Από το Internet
Α΄ (Νόμοι, Π.Δ., Συμβάσεις κτλ.)	225 €	190 €
Β΄ (Υπουργικές αποφάσεις κτλ.)	320 €	225 €
Γ΄ (Διορισμοί, απολύσεις κτλ. Δημ. Υπαλλήλων)	65 €	ΔΩΡΕΑΝ
Δ΄ (Απαλλοτριώσεις, πολεοδομία κτλ.)	320 €	160 €
Αναπτυξιακών Πράξεων και Συμβάσεων (Τ.Α.Π.Σ.)	160 €	95 €
Ν.Π.Δ.Δ. (Διορισμοί κτλ. προσωπικού Ν.Π.Δ.Δ.)	65 €	ΔΩΡΕΑΝ
Παράρτημα (Προκηρύξεις θέσεων ΔΕΠ κτλ.)	33 €	ΔΩΡΕΑΝ
Δελτίο Εμπορικής και Βιομ/κής Ιδιοκτησίας (Δ.Ε.Β.Ι.)	65 €	33 €
Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου (Α.Ε.Δ.)	10 €	ΔΩΡΕΑΝ
Ανωνύμων Εταιρειών & Ε.Π.Ε.	2.250 €	645 €
Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων (Δ.Δ.Σ.)	225 €	95 €
Πρώτο (Α΄), Δεύτερο (Β΄) και Τέταρτο (Δ΄)	–	450 €

- Το τεύχος του ΑΣΕΠ (έντυπη μορφή) θα αποστέλλεται σε συνδρομητές με την επιβάρυνση των 70 euro, ποσό το οποίο αφορά ταχυδρομικά έξοδα.
- Για την παροχή δικαιώματος ηλεκτρονικής πρόσβασης σε Φ.Ε.Κ. προηγουμένων ετών και συγκεκριμένα στα τεύχη Α΄, Β΄, Δ΄, Αναπτυξιακών Πράξεων & Συμβάσεων, Δελτίο Εμπορικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας Διακηρύξεων, Δημοσίων Συμβάσεων και Α.Ε. & Ε.Π.Ε., η τιμή προσαυξάνεται πέραν του ποσού της ετήσιας συνδρομής έτους 2006, κατά 40 euro ανά έτος παλαιότητας και ανά τεύχος.

* Οι συνδρομές του εσωτερικού προπληρώνονται στις ΔΟΥ (το ποσό συνδρομής καταβάλλεται στον κωδικό αριθμό εσόδων ΚΑΕ 2531 και το ποσό υπέρ ΤΑΠΕΤ (5% του ποσού της συνδρομής) στον κωδικό αριθμό εσόδων ΚΑΕ 3512).Το πρωτότυπο αποδεικτικό είσπραξης (διπλότυπο) θα πρέπει να αποστέλλεται ή να κατατίθεται στην αρμόδια Υπηρεσία του Εθνικού Τυπογραφείου.
* Η πληρωμή του υπέρ ΤΑΠΕΤ ποσοστού που αντιστοιχεί σε συνδρομές, εισπράττεται και από τις ΔΟΥ.
* Οι συνδρομητές του εξωτερικού έχουν τη δυνατότητα λήψης των δημοσιευμάτων μέσω internet, με την καταβολή των αντίστοιχων ποσών συνδρομής και ΤΑΠΕΤ .
* Οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, οι Δήμοι, οι Κοινότητες ως και οι επιχειρήσεις αυτών πληρώνουν το μισό χρηματικό ποσό της συνδρομής και ολόκληρο το ποσό υπέρ του ΤΑΠΕΤ.
* Η συνδρομή ισχύει για ένα ημερολογιακό έτος. Δεν εγγράφονται συνδρομητές για μικρότερο χρονικό διάστημα.
* Η εγγραφή ή ανανέωση της συνδρομής πραγματοποιείται το αργότερο μέχρι την 31ην Δεκεμβρίου κάθε έτους.
* Αντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές επιταγές και χρηματικά γραμμάτια δεν γίνονται δεκτά.

Πληροφορίες Α.Ε. - Ε.Π.Ε. και λοιπών Φ.Ε.Κ.: 210 527 9000
Φωτοαντίγραφα παλαιών ΦΕΚ - ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ - ΜΑΡΝΗ 8 - Τηλ. (210)8220885 - 8222924
Δωρεάν διάθεση τεύχους Προκηρύξεων ΑΣΕΠ αποκλειστικά από Μάρνη 8 & Περιφερειακά Γραφεία
Δωρεάν ανάγνωση δημοσιευμάτων τεύχους Α΄ από την ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου

Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης των πολιτών λειτουργούν καθημερινά από 08.00΄ έως 13.00΄



ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http://www.et.gr – e-mail: webmaster@et.gr